ARTÍCULOS,
COMENTARIOS
E
INFORMES
SOBRE
MALVINAS Y
EL CONFLICTO
DEL ATLÁNT.
SUR

805
C59/1

Industria Argentina

809
900

ARTÍCULOS, COMENTARIOS E INFORMES SOBRE MALVINAS Y EL CONFLICTO DEL ATLÁNTICO SUR



VIII

C59/1A

EMBAJADA DE LA REPUBLICA ARGENTINA

AGREGACION AERONAUTICA

"Me arrepiento de haber subestimado al enemigo"

"La victoria fue un hecho fantástico teniendo en cuenta las difíciles condiciones".

John Foster Woodward, el comandante inglés en las Malvinas, reconoce que la guerra fue muy difícil.

También acepta la calidad extrema de los pilotos argentinos.

Fue uno de los personajes más importantes de la guerra de las Malvinas. Por las declaraciones que hizo por las polémicas que tuvo con sus oficiales, por haberse dicho de él que se había suicidado. Hoy, piensa esto de los pilotos argentinos: "Fueron muy valientes. Me dieron muchos dolores de cabeza. Pero igual los admiro".

-Almirante Woodward, confirma aquella frase suya de que el ataque a Georgia había sido el aperitivo y que el plato fuerte pronto llegaría?

-Sí, es verdad, yo dije eso.

- No, cree que se apresuró al decirlo?

-Sí tal vez me apresuré. Me dejé llevar por la euforia de aquel primer ataque, de la primera victoria. Hacía tiempo que esperaba entrar en guerra.

-Se arrepiente, entonces, de haber subestimado al enemigo.

-Sí.

-Y no cree que esa subestimación suya puede haber provocado una reacción contraria a sus planes? No fue un bumerán que determinó que los argentinos atacaran la flota y provocaran más daños de lo que cualquiera hubiera imaginado?

-Puede ser, no lo había pensado.

-Piénselo ahora, por favor.

-Creo que más que un bumerán provocado por mis declaraciones, lo que pasó es que desconocía el potencial de las fuerzas aéreas argentinas. Mejor dicho, jamás pensé que sus pilotos hicieran lo que hicieron. No fue un error mío. Cualquiera en mi lugar habría actuado como yo. Acaso alguien podía imaginar que nuestra flota podría aparecer tan desprotegida?

No. Eso no estaba en los cálculos de nadie. Quizá hablé de más. Pero creo que en iguales circunstancias volvería a decir lo que dije.

John Woodward -el hombre que mandó la flota británica en el ataque de las Malvinas, el mismo que durante semanas alimentó las crónicas periodísticas por su supuesto suicidio -parece contradecirse, ahora, con muchas de las declaraciones que tanto revuelo provocaron el propio Parlamento británico. Como aquellas que formuló pocos días antes de ser hundido el "Sheffield": "No podemos ponernos de acuerdo con el comandante de las tropas de desembarco". Le confió a uno de los corresponsales de guerra que acompañaban la campaña.- El quiere una cosa y yo pretendo otra". Sus declaraciones, aunque jamás ganaron la calle por la censura impuesta por el Foreing Office, fueron suficientes para que la propia Margaret Thatcher estuviera a punto de retirarle su confianza.



El almirante inglés Woodward.
Foto EFE

-Esta guerra le habrá dejado muchas experiencias. Cuál es la que más valoriza?

-Aprendí a tener más cuidado de lo que declaro ante la prensa.

-Hablo de la guerra, almirante. Usted esperaba tener tantas bajas?

-No. Pero creo que no fuimos al Atlántico Sur todo lo bien preparados que tendríamos que haber ido.

-Qué quiere decir?

-Quiere decir que la victoria fue un hecho fantástico teniendo en cuenta las difíciles condiciones. No es el momento de discutir errores en la campaña. Debe haber habido errores. Siempre hay errores. Pero prefiero hablar de otras cosas.

"LO QUE IMPORTA ES EL RESULTADO"

-Hablemos, entonces, de las discrepancias que hubieron con los demás responsables de la campaña a Malvinas.

-No hubo tales discrepancias. Las inventó un periodista. Pero si hubieran existido no las ocultaría. Fuimos a una guerra, no a una conferencia en la que se trataban las mejores tácticas para emplear en una guerra. Y en una guerra hay poco tiempo para pensar. Hay que actuar. Por eso, a veces, surgen diferencias entre los que deben dar órdenes. Pero lo que importa es el resultado.

-No importa el precio?

-Para ganar una guerra hay que pagar, siempre, un precio.

Tal vez, en otras condiciones, el precio del que usted habla hubiera sido menos elevado.

-De qué otras condiciones habla?

-No es fácil llevar un equipo de tercera división. Habría sido más fácil con el "Ark Royal", el portaaviones más grande de nuestra flota, que fue dado de baja hace un año y medio. Con la participación del "Ark Royal", sus excelentes defensas antiaéreas y su equipamiento de aviones de combate, hubiera sido todo más sencillo. La guerra es algo donde la gente muere, barcos son hundidos, tanques y aviones son destruídos. Es atroz. Los barcos que perdimos estaban en el frente y siempre supimos que podíamos haberlos perdido. Los errores son algo humano.

"LOS PILOTOS ARGENTINOS EMPEZABAN A RECUPERARSE"

-Sabe qué dijo un oficial de las tropas que desembarcó sobre las decisiones que usted planteaba?

-No.

-Que de haber sido por ellas los soldados británicos se hubieran jubilado esperando el ataque a las islas.

-Es un invento. Nadie pudo haber dicho semejante barbaridad. No lo creo. Ningún oficial británico sería capaz de cuestionar a sus superiores.

-Hablemos del ataque del "Galahad", no cree que fue el día más negro de toda la historia de la flota real?

-Tal vez...

-Por qué pasó?

-Siempre tuvimos cobertura aérea. Ningún barco inglés estuvo desprotegido, como alguien se atrevió a decir. Pero nada se pudo hacer contra la persistencia de los pilotos argentinos. Fue algo realmente extraordinario. Aparecían por todas partes. Aprendimos a respetarlos.

-Después de ese ataque?

-No. Ya antes habíamos recibido suficientes pruebas de lo que eran capaces de hacer. Los vimos aparecer volando a ras del agua, jamás hubiéramos imaginado eso.

-Por eso el 28 de abril dijo que sería una larga y dura campaña?

-Justamente por eso. Había empezado a conocer el terreno y sabía que nuestro triunfo no sería rápido. El 1o. de mayo, cuando atacamos por primera vez las islas, reforcé mi teoría y se lo manifesté a mis oficiales. Discutimos el caso y algunos no estuvieron de acuerdo. Consideraban que si llegábamos a lograr una cabecera de playa, una vez con un grupo de nuestros soldados en tierra, la cosa sería más fácil.

SERVICIOS ESPECIALES EFE

3-ENE-84

C59/1B

ANALISIS CRITICO DEL CONFLICTO DE LAS MALVINAS

Las fallas en la dimensión de la política

La recuperación de las islas Malvinas constituye un objetivo político, nacional, histórico, irrenunciable. Lo cual si por una parte puede justificar, en principio, la consideración permanente de la posibilidad de lograrlo, por la otra, enfatiza la gravedad de frustrar un empeño, malogrando el intento y postergando en el tiempo la materialización del reintegro al territorio soberano argentino de parte irredenta del mismo.

La naturaleza del objetivo y la magnitud, en este caso, del esfuerzo militar con el cual continuar la política por otros medios, según la axiomática definición de Clausewitz, señala sin más la validez de la proporcionalidad del fin con los medios para lograrlo. Así resulta que el poder militar puro aparece como en todo conflicto dentro de su contexto político, internacional e interno, económico, social y psicológico. De ahí se desprende la importancia que tienen, para apoyar el esfuerzo de guerra, los recursos civiles que habrán de aplicarse a la solución violenta del conflicto.

En el mundo contemporáneo el costo de las acciones militares, particularmente si se trata de estados menores enfrentando potencias importantes, adquiere niveles de muy elevada consideración; toda vez que lo sofisticado de los medios, especialmente en el campo de la electrónica, [redacted] la guerra con misiles y la lucha por las comunicaciones, implica también muy elevados costos. Esto es, muy alto [redacted] esfuerzo económico.

(*) Así lo indica la existencia de las Rapid Deployment Forces (RDP); en el Orden de Batalla de GB y también de los EEUU.-

En el mundo contemporáneo no existen esquemas geográfico-políticos rígidos. Dentro del panorama internacional existen obviamente -en cambio- toda una madeja de intereses que responden a la gran política y a la gran estrategia de los bloques en pugna y, dentro de estos, a las dos superpotencias que ejercen su liderazgo. Esto es que en el caso, por ejemplo, del pacto del Atlántico Norte, la NATO, enfrentada básicamente en el escenario europeo con el pacto de Varsovia, dependiente del bloque soviético, no necesariamente sus límites del conflicto se circunscriben al escenario geográfico básico del hemisferio Norte sino que apareció ilustrado por el propio Partido Conservador, actualmente gobierno del Reino Unido, en un estudio que produjo un estudio sobre la necesidad de que la NATO se encontrara en actitud militar de actuar en cualquier lugar del mundo donde aún indirectamente pudieran estar amenazados sus objetivos políticos y militares.

dentro de ese concepto y alcance.

Lo expuesto destaca la necesidad pues de que una situación política y estratégica general en torno del eventual empleo del poder militar para recuperar para Argentina sus islas Malvinas, exija necesariamente un análisis profundo, prolijo y completo. En este sentido se advierten las siguientes deficiencias fundamentales en la primera etapa del planeamiento realizado para llevar a cabo la recuperación con el empleo del poder militar.

1°. Las bases de las que se partió fueron falsas. Esto es que se atribuyó, sin elementos de juicio valederos, actitudes probables dentro de las capacidades o modos de acción que se presentaban respecto de Gran Bretaña, las que mejor favorecían a los propósitos argentinos y no aquella actitud coherente con sus antecedentes

a persistiendo de esa forma en una línea de acción impracticable.— ⟶



ESTRATEGIA GENERAL } —

históricos, con su situación político estratégica en el marco mundial y dentro del Common wealth world la situación política interna que vivía el partido gobernante y, no por último menos importante, la significación geoestratégica de las islas tal como ya ha sido expuesto.

2°. El supeditar lo político a lo militar significa, como expresa el refrán, colocar el carro delante del caballo. Cuando existe bien como "La política es todo" (Napoleón); esto es que la acción militar que se desarrolla en una guerra es nada más que la política misma con el empleo de la violencia, o sea con el empleo del poder militar primero para servir a objetivos políticos, o sea que es pues lo militar, lo que sirve a la búsqueda de los objetivos políticos que se fijan circunstancialmente. Es lo militar que sigue a la política. Es la política la que lidera; y así es la paz el fin de la guerra y no a la inversa.

3°. Todo planeamiento cuando cae en rigidez de expresión es sinónimo de pusilanimidad y garantía de fracaso. Los planes no pueden ir más allá del primer encuentro; esto es, de la primera situación crítica que demuestre la validez de las reflexiones y la solidez de las bases sobre las cuales éstas se han elaborado.

4°. La actitud probable atribuida a Estados Unidos, Rusia, China y los países no alineados en la ONU, más las acciones de orden económico y político ejecutadas por el Reino Unido contrario tan pronto las islas fueron ocupadas a través del Mercado Común Europeo, el bloqueo de fondos por GB y la solidaridad de Estados Unidos, fundamentalmente, y también de sus aliados del Tratado del Atlántico Norte y del Commonwealth, obligaban, de esa forma, a abandonar los proyectos comprendidos en el planeamiento inicial, cosa que no se hizo.

Una doctrina La doctrina es por definición un conjunto de normas para actuar, pero como expresan los Evangelios: "El

III Se prescindió del valioso asesoramiento de los organismos responsables y específicamente competentes. (Min. RREE; EMC; EEMMFF; Min. Ec; SIDE (Com. Inf.); etc)

- Se compartimentó, según es habitual, la elaboración de muchas previsiones fundamentales, renunciando así al principio de "unidad de comando" consagrado por las lecciones de la historia, nuestra doctrina vigente e, inclusive, las deficiencias que nuestra experiencia reciente nos ofrece en el campo de la Adm. y Gobierno del Estado. La adecuada conducción centralizada será siempre garantía [illegible] de la coherencia de las acciones de ejecución descentralizada.

- Al no realizarse los estudios procedentes más allá de la factibilidad militar de ocupación del archipiélago, resultaron necesariamente erróneas e insuficientes las previsiones sobre el trámite político internacional ulterior, equipamientos militares, y toda una serie de medidas para prevenir lo contingente previsible en el campo de lo Económico, Inteligencia y acción psicológica social fundamentalmente.

- No existió ninguna nueva razón o elemento de juicio de magnitud o naturaleza tales capaces de constituir legítimamente "causa eficiente", aquello por lo que una cosa es, de una resolución inconsulta, carente de la necesaria elaboración, inoportuna y finalmente precipitada en su ejecución. ///

Sábado es para el hombre y no el hombre para el Sábado". La doctrina une en un estilo de conducción, en una fisonomía de la acción similar a cuantos se sujetan a sus normas para lograr así la coherencia entre todos los esfuerzos y la similitud de las acciones parciales entre sí, en procura de objetivos y metas similares, pero de ningún modo imponen rigidez, ni permiten la imitación. Una doctrina válida para un país determinado puede no serlo para otro. A despecho de que la primera pueda haber acreditado eficacia en la prueba de las armas en otros escenarios y circunstancias. Una doctrina militar precisará siempre de una adaptación a las características nacionales del país de que se trate, en particular a sus posibilidades integrales militares y al conflicto concreto que se enfrenta.

///El secreto es función directa de la seguridad. Es también, simultáneamente, de la improvisación e ineficacia si implica marginar los organismos de procesamiento de las apreciaciones, asesoramiento, estudios etc. y cuantos son los cimientos específicos en los que se apoya toda resolución sólida racional.

Todo estudio sobre el enemigo y su libre voluntad debe apoyarse en sus capacidades antes que en sus intenciones siempre tan difíciles de conocer aun en el caso de hacerlo, frecuentemente de materialización aleatoria. Así se atribuyeron erróneamente propó///

ICN - O/4.447 - 100.000 - 9/81

|| sitos e intenciones a GB y otros países y grupos de países que resultaron simples expresiones de los propios deseos. —

— La capacidad de negociación está directamente vinculada a la viabilidad de lo que se aspira a obtener y a la fuerza de todo orden capaz de apoyar los propios fines. — En cambio de entenderlo así, las ~~difi~~ nego- ~~cultades~~ ciaciones se encararon con rigidez tal que no se conciliaba con los apoyos sólo declamatorios que en la UN y en la OEA obtuvo R.A. para su justa causa.

Otro punto: la posibilidad de la guerra en dos frentes provocó un exagerado aferramiento de fuerzas. El país del oeste era improbable que interviniera con efectivos militares produciendo hostilidades de invasión. Ello habría significado renunciar a las cartas de triunfo que tiene en sus manos, constituidas por el laudo arbitral y la mediación papal, dejando de lado el ámbito natural para el ejercicio de sus ventajas, que es la discusión diplomática, sea ésta bilateral en los fueros internacionales o en el Tribunal de La Haya, lo que la equipararía ante el concierto de las naciones del mundo a la Argentina en cuanto a la imputación que se le hacía de no acatar la Resolución 502, y caer así en incumplimiento del tratado multilateral, en virtud del cual integraba las Naciones Unidas. (Br. FI Art 4)

Otro punto: La reserva estratégica militar recibió tres misiones simultáneamente: una de ellas era de imposible cumplimiento -las Georgias-; la segunda, -Las Malvinas- de muy difícil ejecución porque se carecía de los medios suficientes para la ejecución del transporte de las fuerzas; y la tercera, resultaba de una vaguedad total puesto que se refiere a su empeñamiento en un área probable de varios miles de kilómetros de longitud - la frontera O.

Otro punto: La Fuerza Aérea Argentina enfrentaba una relación de potencia que se anticipaba irreversiblemente desfavorable. Así lo mostraba desde el inicio la antigüedad de gran parte de su material, lo limitado de sus posibilidades para renovarlos por el aislamiento político del país en los centros de adquisición

su destrucción

Tal es la importancia del aerodromo de que se trata que constituyó objetivo prioritario permanentemente de la Aviación Br. Los observadores extranjeros interpretaron el hecho de no haberse intentado su prolongación como un indicio de que las FF.AA. argentinas no actuaban con la intención de sostener una lucha de aliento. También el Franks' Report alude a la importancia que revestía la pista de Pto Argentino.- (pag 92).- De la factibilidad de haberlo intentado (y de la importancia de haberlo logrado oportunamente) ~~[illegible]~~ que ilustran las experiencias de la II G M (Inf. Gral. Arnol. FFAA Norteamericanas - C. Militar - Bibl. Of. - pag. ~~[illegible]~~ 112, 113 145, 150, 151, 232)

de medios modernos, y por la distancia límite a la que debían actuar los sistemas de armas, todo lo cual anticipaba un elevado costo para las operaciones que tuvieron que ejecutar desde el continente sobre el área geográfica de las islas y mostraba, sin más, la necesidad de convertir a éstas en un portaaviones insumergible, a través de la prolongación de su pista y de la oportuna acumulación de los medios de apoyo necesarios en éstas.

8) ~~Otro punto~~: El exceso de secreto en procura de la sorpresa conspiró decisivamente contra la mejor preparación de las operaciones, toda vez que excluyó a organismos y funcionarios del más alto nivel, ~~todo~~ ~~esto~~ con elevada y directa responsabili- en el esfuerzo de guerra que eventualmente debería (afrontarse) y del planeamiento de cuantas previsiones resultan inexcusables llevar a cago en una situación de guerra. La sorpresa está ligada al factor tiempo, ~~xxxxxx~~ de toda ecuación de la estrategia ~~que integra~~ ~~ésta~~ conjuntamente con el espacio y la relación de fuerzas. La sorpresa busca paralizar, para convertir esa incapacidad de respuesta en tiempo para operar. Los hechos demuestran que el riesgo de vulneración en propia aptitud del secreto no guardaba proporción con el margen de tiempo ~~de~~ que, de todos modos, se dispondría para realizar en nuestro caso el primer acto -el de la ocupación- exitosamente. Tampoco fue logrado cabalmente (ver Franks' Report)

~~Otro~~ ~~punto~~: Las características del archipiélago hacían imposible su ocupación total. Si se trataba de instalarse militarmente en las islas para defenderlas a ultranza se podía advertir, sin más, que ello reclamaba un esfuerzo militar fuera de

toda posibilidad y fuera de toda proporción, con el objetivo a defender. En efecto, sólo la isla Soledad habría demandado efectivos más numerosos, mejor equipados y entrenados que los que luego la ~~lo~~ ocuparon. Pero la magnitud de las tropas incrementaba en proporción directa los problemas de la logística que, en definitiva, es ~~son~~ el factor fundamental que muy frecuentemente decide~~n~~ las acciones militares.

~~Otro punto~~: En resumen, las bases falsas más la falta de los estudios adecuados y completos, llevaron a conclusiones erróneas, en unos casos y, en otros, a la ausencia de objetivos y de medios de acción adecuados para perseguirlos a lo largo de los acontecimientos, según podían estimarse probables.

ICN - O/4.447 - 100.000 - 9/81

La designación de dos Ctes sucesivos para dos Teatros constituidos uno después del otro sólo significó un ingrediente de desorden. Existían bases suficientes para prever que el TO. sería esencialmente terrestre, según lo anticipara al inicio del ejercicio de sus funciones el Cte designado. No obstante se nombra un Cte perteneciente a la ARA quien permanece además alejado del escenario de las acciones bajo su cdo; y tampoco más adelante prosperó la idea propuesta en el EMGE de sustituirlo con un oficial superior de la FAA; eventualmente el propio Cte J.-

Por otra parte, la igual jerarquía de los Cdos en Malvinas e idéntica antigüedad entre tres de los 4 Grls, así como los efectivos desplegados (3 Br. I Inf) reclamaban un Cte de mayor rango para ejercer el Cdo Sup. en las Malvinas.-

Resulta evidente también que era aconsejable haber constituido una Zona de comunicaciones

Resulta evidente que en general no se creía en la lucha, lo que reveló el ejercicio adecuado de las respectivas aptitudes militares para el logro del éxito.

Otro punto. El conflicto se anticipaba como un desarrollo de acciones aeronavales de cuya suerte dependería el resultado de las acciones terrestres. Esto es que, como la Guerra Mundial Segunda, en su primera etapa, la suerte de Inglaterra resultó del fracaso de la Fuerza Aérea alemana en la llamada batalla de Gran Bretaña, a caballo de los 1940 y 41, y de su campaña submarina contra el flujo de los convoyes, en el Atlántico Norte.

En 1977, Inglaterra había destacado ya dos submarinos nucleares y una fragata a las Islas Malvinas para enfrentar allí cualquier derivación que pudiera tener el pico del conflicto en que se hallaba la situación en torno de las Islas. Este ejemplo muestra por sí solo que la posibilidad de tener que enfrentar el riesgo de la acción de estos submarinos y la superioridad de sus medios de agresión sobre la flota de mar, anticipamos la certeza de la impotencia de ésta para operar en plenitud de capacidad en apoyo del esfuerzo militar de sostenimiento de las Islas. Ello, sumado a la improbabilidad del logro de la superioridad en el aire por la Fuerza Aérea, mostraba con certeza que el futuro de una ocupación militar de las Islas dependería exclusivamente del tiempo y de las presiones logísticas que pudieran haberse anticipado, puesto que ligar toda su suerte, a un cordón umbilical aéreo resultaba por una parte, impracticable dado lo limitado de los medios para materializar en magnitud necesaria y suficiente y, por la otra, la vulnerabilidad del procedimiento, como quedó demostrado, ya que aproximadamente a partir de mediados de mayo, los ingleses

en el continente. No hacerlo fue una de las causas que obligara a continuar el CEOPECON.

consideraron que el puente aéreo como tal, y a despecho del valor de los pilotos que conseguían llegar una o dos veces por día ~~despecho de~~ la amenaza de la PAC inglesa o de las condiciones atmosféricas desfavorables, de ningún modo significaba un aporte capaz de contribuir significativamente al mantenimiento de la resistencia militar.

~~Otro punto~~. Resultaba absolutamente erróneo desechar la participación que naturalmente corresponde además del Estado Mayor Conjunto y de los estados mayores de las fuerzas, ~~así como~~ la Secretaría de Informaciones del Estado y la correspondiente Comunidad Informativa, el Ministerio de Economía, el Ministerio de Defensa, ~~que por ley integra el Comité Militar~~, y la Secretaría de Información Pública, especialmente, Por otra parte, los "consejos" de generales de división y equivalentes, no obstante lo oficioso de su existencia, constituían una fuente de colaboración y de aporte de ideas de inestimable valor.

Acciones concurrentes.

Acciones internacionales.

Resultan incongruentes las afirmaciones formuladas ante la Comisión de que la acción de ocupar las Malvinas se decide ~~en oportunidad~~ para resolver el problema de las Georgias, esto es, que se supedita lo importante a lo secundario y lo principal a lo contingente.

~~Otro punto~~. Si el escenario en que se pensaba inicialmente dilucidar la cuestión, luego de la ocupación y a través del objetivo de obligar a Inglaterra a negociar, ~~esto~~ exigía ~~haber~~ llevado a cabo las acciones necesarias en previsión del desenlace

electoral que se plantearía en el Consejo de Seguridad y en la Asamblea como ocurrió. Estas incluían destacar el personal más caracterizado y realizar los contactos necesarios, y explorar las [redacted] posibles actitudes de las representaciones de los países con real peso específico. Es obvio que también, como en el caso del secreto, el riesgo de vulnerarlo prevaleció sobre toda otra consideración sin tener en cuenta que también existen normas y experiencias sobre lo que se llama "velo y engaño" de las acciones que de ningún modo se ejecutaron.

Resulta incomprensible que pueda haberse considerado la posibilidad de que Gran Bretaña pudiera haber sido perjudicada en el seno del Consejo de Seguridad, toda vez que teniendo como tiene poder de veto, poseía la capacidad de anular cualquier acción en su contra.

Por otra parte, pensar que una decisión destinada a impedirle el empleo de su poder militar para recuperar las Malvinas pudiera haber tenido importancia decisiva para el Reino Unido es [illegible]. Así nos lo demuestra toda su historia, desde el siglo XVI en adelante. Así nos lo demuestran los hechos tales cuales ocurrieron. Y así se lo exigía evitar un precedente peligroso respecto de otras situaciones similares, como Gibraltar, [illegible] etcétera.

Hallar analogías entre la situación que se planteaba y la situación que vivieron Inglaterra y Francia con motivo del Canal de Suez significa desconocer la historia. En efecto, en aquella circunstnacia era conocida la rivalidad que existía entre el secretario de Estado Dulles y el primer ministro inglés Eden, herederos, en sus posiciones, de las visiones encontradas del mundo de postguerra que tenían Roosevelt y Churchill respectivamente. (Ver obra "Así lo veía mi padre", por Elliot Roosevelt).

En efecto, Gran Bretaña y Francia vivían las nostalgias de las glorias de su pasado imperial y ambos en liquidación por la política americana de concluir con los colonialismos de postguerra para reemplazarlos, aunque no pública y oficialmente, por su propia penetración económica. Estados unidos enfrentaba sus elecciones, situación ésta que había ocurrido cuando la guerra de Corea, que se finaliza para crear un clima favorable, en ese momento, la victoria del Partido Republicano, y también cuando el presidente Nixon concluye la intervención de los Estados Unidos en Vietnam. La existencia del nuevo estado vicario en Medio Oriente, Israel, y la decisión política de que Estados Unidos y Rusia tomen la intervención armada directa, en función de la situación inmediata

(*) Ello así anticipaba la censura de los principales centros de poder mundiales para con nuestra actitud y las graves dificultades para obtener medios y apoyos para enfrentar un conflicto de tamaña magnitud

que se vivía y de los factores operantes que quedan dichos; neutralizaron allí y entonces la reacción anglo-francesa.

Resulta absolutamente contradictorio, pues, que la República ARgentina -campeona, en el Cono Sur, de la causa occidental, es decir de la causa de la libertad y de la justicia en democracia y, por ende, abanderada nominal de lo que en Europa significa la NATO en cuanto organización de naciones decididas a enfrentar la amenaza del comunismo- termine así desencadenando una guerra en que acaba enfrentada por las naciones de su especie histórica y cultural y de su ideología.

Por otra parte, la situación internacional con motivo de los derechos humanos y de las actitudes del conflicto latente por el Beagle habían creado una situación de aislamiento tal para la Argentina, que a duras penas se iba contraponiendo, en cuanto a los Estados Unidos de América en particular, a favor del cambio de su gobierno ~~en Estados Unidos~~, de la colaboración argentina en apoyo de la lucha antisubversiva en Centroamérica y de contactos personales a nivel funcionarios de estado, realizados exitosamente, incluyendo al propio presidente de la Nación.

La estructura particular del gobierno del Proceso de Reorganización Nacional y la división del ejercicio del poder entre las Fuerzas Armadas, demostró su ineficacia orgánica ~~de la misma en la cúspide misma de~~ para la conducción de la guerra, ya que de alguna manera derivó en que ese hacer la guerra por su cuenta incluyera -por ejemplo- acciones diplomáticas llevadas a cabo por el comandante en jefe de la Fuerza Aérea, marginando al ministro de Relaciones Exteriores, a despecho de la contribución más o menos valiosa que pudieron haber tenido aquellas.-

Esta clase de actitudes eventualmente se completaron con declaraciones improcedentes ~~, no lo~~ y contradictorias, con lo

que sufriría y de los factores [illegible] que pudieran dirigir[illegible]

[illegible] político [illegible] en la Colombia, pues, que [illegible] [illegible] en [illegible], en el [illegible] la causa [illegible] [illegible], es decir la causa de la libertad, de la justicia [illegible] [illegible] del [illegible] en Europa [illegible] [illegible] en cuanto [illegible] de [illegible] partidas a enfrentar la [illegible] del [illegible] [illegible] en cuenta [illegible] [illegible] nacionales de su [illegible] su ideología.

[illegible] la situación internacional [illegible] [illegible] de las [illegible] el conflicto [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] a favor [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] y de [illegible] [illegible] [illegible] de [illegible] [illegible]

llevando al [illegible] restante de la Nación.

[illegible] La estructura [illegible] del Gobierno del Presidente [illegible] y [illegible] entre [illegible] [illegible], demostraba la [illegible] de la misma [illegible] [illegible] de la conducción de [illegible] y que [illegible] que [illegible]

[illegible] se completar [illegible]

[illegible] [illegible] victorias [illegible]

que estaba en trámite en el terreno de la negociación diplomática y aun con decisiones en este caso alentadas por el presidente de la Nación y miembro del Comil simultáneamente el cuanto comandante en jefe, que marginaba a los otros comandantes en la determinación que se adoptaba.

Podemos señalar también que la organización del Comil y la presencia en todas las funciones del teniente general Galtieri muestran que, como afirma el refrán, "No se puede estar en misa y repicando", puesto que su condición de comandante en jefe le indujo a adoptar decisiones de ejercicio directo de su autoridad en el ámbito de Ejército, penetrando en detalles más allá de la autoridad que por delegación ya ejercían otros comandos.

No obstante que se ha afirmado ante la Comisión que las pautas fueron negociar y flexibilizar la soberanía, como parámetros dentro de los cuales el tratamiento a que daría la Resolución 502 debía llevarse adelante, se estima que la negociación era contradictoria con el proseguir las operaciones, con enfatizar la soberanía constantemente y con el tono exitista de cuanta declaración se hacía y que los medios de comunicación masiva divulgaban.

Negociar no significa pactar pero así como al comienzo del conflicto la negociación implicaba ceder para obtener, a medida que los éxitos militares se acentuaban en favor de Gran Bretaña la posibilidad de negociar se alejaba y se aproximaba la de pactar, esto es, pactar un cese de hostilidades lo más honorable posible. En lugar de ello también se escogió el camino de la determinación militar final, heroica a ultranza, que luego epilogó en un derrumbe general que poco tuvo que ver con las declaraciones de inexpugnabilidad y de episodios históricos como el del Alcázar de

que esta se funde en el carre[illegible] [illegible] i [illegible]ocimación [illegible] [illegible] con [illegible]cisiones [illegible] este caso [illegible] [illegible]er el presidente [illegible] [illegible] [illegible]pecto [illegible]ciembre del Cómit sestitsa[illegible]mente [illegible] el [illegible]rto [illegible] [illegible]gún [illegible] los otr[illegible] [illegible] en la determinación que [illegible]ciones.

[illegible] [illegible]cto [illegible] [illegible] [illegible] [illegible]isolución del [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible]ente general [illegible] [illegible] [illegible]cual [illegible] [illegible] [illegible] puede estar [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] de [illegible] [illegible]te [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] autor[illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] allá de [illegible] [illegible] [illegible] ejercían [illegible]

[illegible] obstante [illegible] [illegible] [illegible] la Comisión [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] y flexibilid[illegible] [illegible] [illegible] cuales [illegible] tra[illegible] [illegible] [illegible] la [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] con el [illegible] [illegible] cuenta [illegible] [illegible] de com[illegible] [illegible] [illegible]

[illegible] no significa [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] obtener [illegible] camino de la [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] los [illegible] [illegible] [illegible] [illegible]

Toledo, etcétera, que tan imprudentemente se divulgaron y se hicieron públicos. Todo ello acentuó la magnitud y gravedad del golpe moral que al país todo le infligió la rendición final.-

La estructura del poder de guerra, como quedó dicho, resultaba totalmente inadecuada. Los conflictos contemporáneos -no obstante localizados o regionalizados- encuentran siempre su contexto en una situación mundial producto del gran conflicto ideológico mundial ... en desarrollo y de la presencia de las superpotencias, en un mundo en crisis, ~~un mundo~~ que se empequeñece día a día por la revolución de las comunicaciones del desarrollo integral de tecnología y de la ciencia y de la explosión demográfica.

Aspectos en la política interna. La difícil situación por la que atravesaba el país en el momento en que se decide el paso para recuperar las islas Malvinas ocupándolas militarmente, se acentuaba por las derivaciones sociales -huelgas, manifestaciones, etcétera- y el deterioro ininterrumpido de la situación económica. La Comisión no ha conseguido reunir evidencia abundante de que la causa eficiente, es decir, la causa que determina la decisión, haya sido esta situación interna, a fin de superarla con un acto de magnitud, importancia y trascendencia tales que, por decirlo así, la absorbiera.

Sin embargo, a través de varias declaraciones se conoce que ya en el mes de diciembre el comandante en jefe del Ejército anuncia, en reunión de generales, que el año '82 sería decisivo para la situación del Beagle o de Malvinas. También el almirante Anaya expresó -repitiendo también opiniones del comandante en jefe del Ejército- que era necesario revitalizar el Proceso de Reorganización y que, de algún modo -como expresa en su declaración el almirante Vigo-, éste era un "objetivo subyacente". No obstante, si la afirmación de que "no fue tenido en cuenta" fuera exacta, resulta igualmente grave por haber llevado al país a la

(*) Por otra parte la adhesión popular evidenciada a partir de la concentración en P de Mayo, convocada por una Radio privada con el auspicio oficial influyó, visiblemente, en forma decisiva, acentuada por el tono exitista de los MCM a propósito del conflicto, en impulsar el quehacer oficial en el rumbo rígido inicialmente escogido.-

Tampoco a lo largo del conflicto se consideró en modo alguno, la posibilidad de recuperar la iniciativa, a través de la libertad de acción frente a cualquier nueva negociación en procura de la paz, que fuera la consecuencia del espontáneo alejamiento y reemplazo de la J.M.-

grave encrucijada de un conflicto, en las condiciones de inferioridad y de imprevisión, como el afrontado, puesto que ~~de ningún modo~~ el factor político, externos económico y sicosocial ~~interno~~ podían -de ningún modo- haber sido desechado, sino que, por las aristas agudas que presentaban, debió son ser motivo de estudio y consideración ~~muy~~ especial el en el panorama de la estrategia general y también militar.

El haber marginado al ministro de Economía de las previsiones que resultaban absolutamente necesarias para organizar una economía de guerra mínima frente a lo porvenir, encuentra gravedad especial en el hecho de que ello permitió -por ejemplo- una importante evasión de divisas y el congelamiento de fondos en Inglaterra, con grave perjuicio económico-financiero para el país en ambos casos. ~~(Intercalar las previsiones mínimas a que se alude.)~~

La acción sicológica, que tanta importancia reviste en los conflictos modernos, fue deficientemente ejecutada en razón de que fue asignada la responsabilidad de su conducción, a un organismo que naturalmente no tiene ni los medios ni la especialización para ~~conducirla. Esto se~~ hacerlo. Acentúa ~~en~~ su gravedad ~~por~~ la circunstancia de enfrentar a quienes son maestros en el mundo en el arte de desarrollar la guerra sicológica, como ha quedado acreditado en infinidad de conflictos ~~que han~~ superados exitosamente.

La participación que se le dio a dirigentes políticos, sindicales, empresariales, etcétera, de ningún modo comprometió su solidaridad definitiva, como lo demostraron los hechos ulteriores. Por otra parte, algunos anuncios que se hicieron sobre la probable evolución de los acontecimientos, sobre todo los iniciales, fallaron por su base y mostraron lo endeble de la elaboración en

el más alto nivel de las ideas rectoras de las acciones a ejecutar.

<u>Organización del potencial nacional</u>. Una auténtica estrategia nacional exige el empleo del poder total de la Nación en apoyo de los objetivos de seguridad. Esto significa que comprende todos los componentes del potencial nacional. ~~A saber:~~ En lo militar, el aislamiento internacional a que se hallaba sometida la RA. provocó una grave limitación en los medios de los que pudo disponer, para hacer ~~un~~ el adecuado equipamiento, de sus ~~las~~ Fuerzas Armadas. ~~argentinas~~. Los errores en la apreciación y las derivaciones que sufrió la situación, sin que la resolución inicial se fuera adecuando a las nuevas circunstancias, otorgaron la ~~una~~ impronta, a todos los sucesos, de toda ~~una~~ grave improvisación, lo que acarreó desorden, dispersión de esfuerzos, desgaste y, en definitiva, notable ~~tremenda~~ influencia en el desenlace militar y político de los acontecimientos. La estructura otorgada al poder militar en acción lleva el sello a que alude la crítica correspondiente al planeamiento. Este desorden se acentúa durante el desarrollo mismo de los acontecimientos con el agravante de que las Fuerzas británicas tenían ~~tienen~~ una relación de comando clara, ágil, eficiente y un gabinete de crisis, o gabinete de guerra, de constitución adecuada y de funcionamiento permanente, que condujo la guerra, que ~~se~~ ejecutó con las acciones militares en ~~este~~ aquel momento.

ICN - O/4.447 - 100.000 - 9/81

Factor económico.

Volcar apuntes con énfasis en aspectos como el de no empleo de la deuda como arma de la política internacional, el marginamiento de los organismos, el asesoramiento del ministro, el acatamiento de la Resolución 502, las previsiones para seis meses, etcétera.

Factor político.

Tampoco el poder político se estructuró con miras a una guerra en ejecución. El COMIL no funcionó como tal; tampoco la continuidad de sus esfuerzos. Existían dos países: uno al norte y otro al sud del paralelo de Bahía Blanca; uno participaba intensamente de las graves alternativas de la guerra, el otro, no. Este, ausente del esfuerzo militar sacrificado de los combatientes, en general lo observaba sólo con el interés propio de una puja deportiva antes que sangrienta.

4°) Factor psicosocial.

La organización y las acciones en este terreno están signadas por el sello también de la improvisación, pero de ningún modo de un responder a lo inesperado y contingente con imaginación creadora, agilidad y capacidad, sino ~~con un responder~~ con frecuentes contradicciones y, normalmente, sin demasiada reflexión, con órdenes y con contraórdenes.

En todos estos aspectos, como en el resto, se advierte que la idea de tener que sostener con las armas ante un enemigo poderoso el hecho físico de ocupación de las islas, estuvo fuera de las previsiones de los comandos superiores, y lo transmitieron así a los comandos subordinados en las islas. Los sucesivos reveses militares, la normal ausencia visible de los medios aéreos en apoyo de las operaciones terrestres -el apoyo directo- y la ausencia de la Armada del escenario de los combates, por las razones conocidas, acentuó rá-

pidamente el deterioro espiritual en los comandos, acentuado por la limitada libertad de acción que recibieron para conducir sus unidades y grandes unidades, transformando al comando de las islas en un comando pesimista, que transmitía así, antes que la voluntad de vencer, la esperanza de no tener que luchar, y más tarde, aquello que alguna vez dijo ... de hacer sólo lo que se pudiera.

Conducción de las Operaciones. En primer término, el relato de los sucesos. En segundo término, los objetivos; tomarlos de las órdenes de operaciones correspondientes. Tercero: maniobra.

Es evidente que en la ejecución de las acciones en las islas no existió una maniobra estratégica operacional clara ni perceptible a través de las disposiciones. Hubo un despliegue inicial con los efectivos con que se contaba, seguido por el despliegue de los medios de la Brigada X y finalmente la Brigada III lo modifica; todo lo cual concluye en que para la defensa de Puerto Argentino se destinan básicamente seis unidades tipo batallón -en realidad, se denominan regimientos-; uno a la zona de Darwin y dos a la Gran Malvina, desde donde se piensa eventualmente continuar la lucha, mientras en Darwin se prepara también un puesto de comando de alternativa para el comandante militar de Malvinas, general Menéndez. Todo ello muestra que se parte del pensamiento de que no se puede defender todo y que hay que defender la capital por su valor como objetivo político. No se destina a este empeño una magnitud realmente acorde con las posibilidades y con la importancia del objetivo, lo cual se agrava por el hecho de que sujetos a la idea de que la acción va a ser el asalto anfibio frontal desde el norte se destina a proteger esa zona seis batallones, Regimiento XXV de Infantería y el VII y el IV con frente

Si las reservas carecían de la
necesaria movilidad para actuar
oportunamente, de resultas del
terreno y de la falta de helicópteros
desgastados prematuramente en
otros usos y también destruidos
por el enemigo, ello obligaba
a una ubicación que acorta-
ra las distancias de empleo
probable, y a previsiones rela-
tivas a equipo, comunicaciones
y armamento que otorgaran
mayor flexibilidad a su
acción. — La defensa resultó
así en una posición frágil y
totalmente vulnerable que se de-
rrumbó súbitamente como castillo

al norte, lo cual debe ser modificado cuando la acción proviene desde el oeste con el cambio de frente del IV de Infantería y también el Regimiento 6, que queda en el sur que termina la lucha sin haber entrado en combate, junto con el XXV. Es decir, una dispersión de esfuerzos.

En cuanto al terreno, no se ocupan las alturas que dominaban el acceso, lo cual podía haberse hecho con la continuidad que hace posible el enlace (...) constituyéndose centros de resistencia autónomos en las alturas principales, sin excluir Monte Kent, que podía ser la posición adelantada de la zona de resistencia de la oposición.

Tampoco es posible conducir sin reservas. Es obvio que la reserva era heterogénea e insignificante en su magnitud para que se pudiera conseguir y ejecutar un plan de contraataque, que constituye la base de la ejecución de una defensa. Ya hemos dicho que la primera condición que reclama una posición es que obligue a ser atacada. El despliegue realizado por las unidades tampoco cumplía con este requisito. Dicho de otra manera, en frase de Napoleón de Marmon: tres cosas (...) la victoria: la reunión de la masa, la actividad y la firme decisión con gloria. No puede decirse que estos principios hayan estado muy en vigencia, hayan sido aplicados muy cabalmente en las acciones terrestres en las Islas Malvinas, sino aisladamente por algunas unidades y jefes de las mismas. El mando, como es aconsejable en sana doctrina, no tuvo la descentralización más conveniente. En cambio, este proceso pierde (...) las unidades que estuvieron en la Gran Malvina quedaron desde el principio ligadas a su suerte. No obstante, el desconocimiento de la real situación de estas unidades, con de total deterioro psicofísico y de total insufi-

ciencia de poder de combate, ~~lleva~~ llega, a último momento, a pretender ejecutar, con ellos, una operación a través del Estrecho de San Carlos y ~~del~~ previo agrupamiento y ~~ataque~~, luego de una larga marcha, ~~a~~ para atacar la retaguardia de las instalaciones, logísticas y de las fuerzas que operaban ~~hacia~~ sobre Puerto Argentino. —

El incluir, en la rendición concretada a las Fzas en GM. en P. Argentino constituye ~~una~~ decisión injustificable como resolución intelectual toda vez que aquella decisión de empleo así como las proposiciones que lleva al Continente el Gral. Daher, prueban que el Cte Superior en Malvinas Gral. Menéndez ~~el~~ las estimaba en ~~plena~~ suficiente capacidad de combate y de ningún modo, en consecuencia, afectadas por las acciones desarrolladas y, en consecuencia, involucradas en el epílogo de la Rendición de Pto Arg.

~~Los efectivos~~ -Esto se advierte ~~más~~ así patéticamente, en los ~~efectivos~~ efectivos que dependían del comandante de la III Brigada, quien durante los combates y acciones que desarrollaron las unidades que le dependían no abandonó Puerto Argentino, pese a la orden recibida por el Gral. Menéndez. Tampoco lo hizo, sino por 72 horas su segundo comandante, trasladándose en las condiciones ~~sabidas~~, conocidas, a ~~XXXXXXXXXX~~ Goose Green ~~wich~~ y abandonándolas para regresar a Puerto Argentino cuando los ingleses iniciaban sus acciones sobre el ~~XII~~ 12 de Infantería en esa zona. El comandante de la Brigada X, en cambio -~~es~~ conforme con la evidencia recogida a través de ~~lo realizado por~~ los jefes que le dependían, nos muestran a un Cte. que mandó personalmente en el lugar de los acontecimientos ~~XXX~~ próximos y en contacto con las tropas, pendiente de ~~XXXX~~ ~~de la suerte de estas~~ y que hizo cuanto estuvo a su alcance para demorar el resultado que, a la postre, ~~aparecía como~~ resultaba inevitable. No obstante, puede decirse que la conducción del combate que realiza, ~~de ningún modo~~ no se ajustó a lo conveniente, ~~y~~ a lo que le aconsejaba el terreno y le permitían los medios bajo su mando. El combate pudo haber tenido un desarrollo más largo, más dilatado y, en consecuencia, más exitoso si resultaba todavía posible lograr alguna solución política negociada; forzar un alto el fuego a través de una resistencia enconada y más orgánica, si el Gral. Menéndez ~~y este comandante~~ y el efectivo Jefe, comandante terrestre efectivo de la isla, hubiesen ajustado su conducción ~~la conducción~~ del combate, a los conceptos que hemos enunciado.

En cuanto a los aspectos logísticos sabemos que las dificultades en el terreno de la logística están muy ligadas a lo que Clausewitz llamaba "la fricción de la guerra", es decir, aquello que se opone al normal deslizamiento entre dos superficies planas, y que en la guerra se materializa en que la con-

cepción normal difiere de la ejecución por efecto de que se trata de dos voluntades encontradas en lucha, dos voluntades que se oponen, y a las obstrucciones que resultan de la servidumbre logística. Decía el mariscal que una cosa es determinar dónde y cuándo se desearía tener la fuerza y otra es si se puede ubicar la fuerza y mantenerla y agrega a las batallas generales el riesgo pero antes de asumirlos todo conductor debe tener un panorama real de su situación logística integral. Esto es de los abastecimientos disponibles y la capacidad de transportarlos con oportunidad, más que pensar que por cada habitante que empuña las armas frente al enemigo la servidumbre logística hasta la zona de origen del abastecimiento de consumo, cualquiera sea su clase, está en el orden de las cien personas, más lo cual reclama voluntad, más imaginación más un esfuerzo empeñoso para hacer que los planes se aproximen en su ejecución a lo imaginado. De donde se desprende que, especialmente en el campo de la logística, no pueden existir ni planes rígidos ni improvisaciones que no se apoyen en una real capacidad para imaginar y flexibilidad para ejecutar.

De las acciones del gran enfrentamiento militar en las tres dimensiones en las islas, se desprende la necesidad de un abastecimiento conjunto que, de ninguna manera, existió y que hizo sentir sus efectos negativos a lo largo de toda la campaña. No basta con que exista una doctrina escrita sino que a ella debe agregarse la ejercitación constante dentro de la misma y el conocimiento personal entre los hombres. La precisión de las armas modernas significarán en el futuro menores costos y la necesidad del desarrollo de montramediadas electrónicas. Pero si, en definiti-

concebía [illegible] de la Secesión, [illegible] se limita [illegible] dos voluntades [illegible] en las [illegible] que se opo- nen [illegible] las obstrucciones [illegible] en la [illegible] tácti- cas [illegible] el [illegible] que [illegible] una [illegible] de se [illegible] fuerza y otro [illegible] esos [illegible] todas las batallas [illegible] el [illegible] de [illegible] todo [illegible] en [illegible] de su estructura [illegible] Esto es, de los [illegible] disponibles [illegible] la capacidad de [illegible] con [illegible] más que [illegible] cada [illegible] las [illegible] el [illegible] la [illegible] el [illegible] reclamaba [illegible] la [illegible] que [illegible] de [illegible] política, no [illegible] que [illegible]

[illegible] de la [illegible] militar en [illegible] conjunto [illegible] de una [illegible] y [illegible] de [illegible] que [illegible] y [illegible] de [illegible]

va, tanto como en Chacabuco, en Curupaytí o en Stalingrado, los medios técnicos sólo apoyan a los hombres en la lucha porque son ellos ~~mixmmx~~ quienes la deciden, debe retenerse, como lección esencial, la necesidad de que el entrenamiento más la capacidad de ejecución son fundamentales para integrar el equipo combatiente moderno. Sólo así se logrará que una infantería, como lo hizo la inglesa, sea capaz de recorrer, en las condiciones en que lo hizo, 80 kms. entre S. Carlos y Pto Arg. ~~20 millas~~ en un día. Sólo así se podrá sacar provecho de una eventual superioridad que, en el campo de batalla moderno, se llama superioridad misilística. ~~Tal vez en la cabecera,~~ En la cabeza de playa de San Carlos lo primero que desembarcaron los ingleses, siguiendo a la ola de infantería que lo ha ~~hecho~~ en primer término, fueron ~~son~~ los "Rapiers" para hacer posible su defensa aérea primero y, posteriormente, crear la posibilidad de descenso de sus helicópteros y de sus aviones de combate de despegue vertical. Puede acotarse que sólo en los primeros cuatro días de ocupación del área de San Carlos, los ingleses desembarcaron ~~34~~ 34 mil toneladas de abastecimiento de todo tipo. Como comparación podemos señalar que nuestra fuerza aérea, en un esfuerzo ciclópeo, pudo llevar a lo largo de todo el conflicto de 12 a 14 mil toneladas a las islas Malvinas.

[illegible] como [illegible], un [illegible] los

[illegible] son

[illegible] de

que [illegible] sin [illegible] in-

[illegible]

[illegible] la condi-

[illegible] se [illegible]

[illegible] de la [illegible]

[illegible] de [illegible]

que [illegible] de [illegible]

[illegible] que [illegible]

[illegible] y [illegible]

la [illegible] y [illegible]

[illegible] de [illegible] los

[illegible] del [illegible] de [illegible]

[illegible]

[illegible] que [illegible]

[illegible] de [illegible]

[illegible]

Es sabido que la guerra es un fenómeno total que presenta a la nación en armas en un conflicto bélico. La experiencia de los conflictos modernos señalan que existe una economía de guerra y también estrategias económicas para el empleo de los medios de esa naturaleza en su ejecución, y que el desorden económico, industrial y laboral resulta un factor de desequilibrio decisivo en el desarrollo de un conflicto armado. En consecuencia, es necesario planificar con oportunidad y con eficacia la complementación económico-militar dentro del contexto de los otros factores que constituyen el potencial nacional a los fines del conflicto concreto que se debe enfrentar, para lo cual deben promulgarse las leyes de emergencia necesarias y constituirse los organismos y autoridades responsables de la producción y administración de los medios de naturaleza económica, con la autoridad especial correspondiente, para llevar adelante el planeamiento del caso y eventual ejecución ulterior de lo previsto.

Así, fundamentalmente, se presentan en esta área de responsabilidad de la conducción de guerra, a cargo del gabinete de guerra o gabinete de crisis, tres sectores fundamentales de acción. Uno es el del apoyo directo al esfuerzo bélico; otro es el del apoyo necesario al frente interno, para su desenvolvimiento en condiciones aceptablemente normales y para su mejor apoyo al esfuerzo contribuyente a atender las exigencias del anterior al que hemos aludido; y finalmente, el ejercicio de todas aquellas medidas de naturaleza económica que gravitan afectando el esfuerzo enemigo en el campo económico y, en consecuencia, militar. Esto es, la aplicación de represalias que afecten el esfuerzo de guerra del adversario. Este conjunto de modos de acción complejo, especializado y con alta exi-

ICN - O/4.447 - 100.000 - 9/81

gencia de previsión señala, sin más, el "hándicap" que otorgó Argentina, al enfrentar el conflicto que generaría su decisión política y militar de recuperación de las Malvinas, con el sólo hecho de mantener en ignorancia de estos propósitos al responsable de la conducción del área económica correspondiente, esto es, a su Ministro de Economía, quien se entera -en razón de que se encontraba fuera del país- recién el día mismo de la ocupación, que ha sucedido ésta. No obstante, su acción se desarrolla con miras a enfrentar las necesidades de un conflicto que estima de duración aproximada de seis meses, fundado en las proximidades del invierno y las condiciones que impondrán el rigor de esta actuación en la región de las operaciones militares que desencadenaría el conflicto, por una parte, y una apreciación en el sentido de que en ese lapso se hallaría alguna forma de solución político-internacional que pusiera fin al conflicto, en cuanto a los reclamos y exigencias excepcionales en el área de su autoridad y responsabilidad. No obstante, este retardo provoca filtraciones de distinta naturaleza, pero especialmente fuga de divisas al exterior y ausencia de medidas preventivas contra las sanciones económicas que aplica sucesivamente Gran Bretaña, primero, y luego el mercado común económico y el Common Wealth. Así también se percibe, a través del conocimiento de los sucesos fundamentales en esta dimensión de la actividad del Estado, la falta de medidas orientadas, además de atender a las necesidades de la producción y el abastecimiento, también al funcionamiento de servicios públicos, tales como el transporte.

Es obvio que todos estos aspectos reclaman que desde la paz exista un organismo que obtenga toda la información pertinente y que tenga la función de planificar los esfuerzos que eventualmente resultaren necesarios.

Estos grandes trazos en el problema de la conducción económica, en su más amplio sentido, frente a un conflicto bélico se enfatiza en su importancia con el hecho de que la industria argentina depende, para su normal desenvolvimiento en un 80 por ciento de sus insumos de las importaciones, lo cual indicaba la necesidad primordial de prever el acopio de los materiales críticos y estratégicos en particular. Tanto más aún si en lo que hace muy concretamente a los materiales bélicos, se depende también de las importaciones de elementos adquiridos en el exterior~~, o sea importados al país~~. El ministro de Economía, doctor Alemann, aconsejó desde su misión en el área económica, que el gobierno acatara la Resolución 502 del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas.

Importancia del objetivo para Gran Bretaña. Esta importancia resultaba de una suma de factores que podemos resumir diciendo que residían y consistían en su política interna, en su ubicación y compromisos en la NATO, en su prestigio ante el Commonwealth y en el natural y tradicional orgullo de su población y de sus clases dirigentes. FRente a ello, el problema se le insinuaba con exigencias y dificultades importantes en el orden de la meteorología, de las condiciones ambientes del futuro teatro de sus acciones militares, y más, la dificultad para obtener la más

[illegible] mayores [illegible] que [illegible] que

[illegible] la [illegible] de organismo que [illegible] la infor

mación que [illegible] [illegible] calificar los es

[illegible] que [illegible] de últimos necesarios.

[illegible] de la conduc-

ción [illegible] a su conflicto

[illegible] la [illegible] de la

[illegible] [illegible]

[illegible] [illegible] adecuadas, lo cual

más [illegible] necesidad [illegible] de los ma-

teriales [illegible] y [illegible] más

[illegible] los materiales [illegible]

[illegible] adquiridos en

el [illegible] de Economía,

[illegible] económica,

[illegible] de Seguridad

[illegible]

[illegible] importancia

[illegible] resumir diciendo

que [illegible] política [illegible] en su objeti-

[illegible] el Commonwealth

[illegible] población [illegible]

[illegible] la [illegible]

[illegible] de la

[illegible] de los

[illegible] la [illegible]

adecuada inteligencia estratégica y táctica a distancia, el costo de la maniobra logística y la aptitud argentina para enfrentar la acción militar de volver a ocupar las islas en razón de los medios que conocía dotaban a sus fuerzas armadas, y del espíritu de lucha que tras un objetivo nacional tan largamente buscado, le asignaba.

Para buscar su objetivo Inglaterra actuaría fundamentalmente en el campo económico, diplomático y también militar. El escenario de sus acciones diplomáticas obviamente serían las Naciones Unidas, con el reaseguro que significa su condición de miembro permanente del Consejo de Seguridad, y planteando su acción sobre la base de vertientes: una su reclamo de derecho a su autodefensa, por una parte, y por la otra, su declarada defensa de respeto por los deseos de los habitantes de las islas, es decir, por su autodeterminación.

El representante militar británico ante la Nato expresa en un informe que presenta a esta organización que Argentina no negociaba auténticamente a partir del momento en que ocupó las islas, sino que instaladas sus fuerzas y controladas las mismas -las islas - por estas, habían decidido intentar a todo trance la tarea de quedarse ya definitivamente en ellas. En dicho informe expresa textualmente: "Sin embargo cada vez estaba más claro para nosotros que la Argentina no estaba preparada para negociar seriamente. Ellos jugaban con el tiempo, con la esperanza de mantener los frutos de la agresión. En estas circunstancias no había más alternativa que la acción militar." Obviamente esta acción militar consistiría en el rápido envío de una fuerza expedicionaria que incluiría la aplicación

ICN - O/4.447 - 100.000 - 9/81

[illegible] la inteligencia estratégica y táctica, la distancia, el co[illegible] de la maniobra logística y la aptitud operativa para enfren[illegible] la acción militar de volver a ocupar las islas en razón de los medios que [illegible] a sus fuerzas armadas, y del espíritu de lucha [illegible] un objetivo nacional tan largamente buscado, [illegible].

Para lograr su objetivo, Inglaterra agotó la fundamentación en el campo académico, [illegible] y también militar. El escenario de sus acciones diplomáticas [illegible] serían las Naciones Unidas, con el [illegible] que significa su condición de miembro permanente del Consejo de Seguridad, [illegible] en [illegible] la controversia, su reclamo de derecho a la autodefensa, por una parte, y por la otra, su declarada [illegible] por los deseos de los habitantes de las islas, es decir, por su autodeterminación.

El representante militar británico [illegible] expresó en un informe que, [illegible] esta organización que [illegible] en el momento [illegible] las islas, [illegible] y controladas [illegible] por orden, había decidido intentar [illegible] definitivamente en ellas. En dicho informe [illegible] sin embargo cada vez [illegible] la Argentina no estaba [illegible] el tiempo, [illegible] la agresión. [illegible] la acción militar [illegible] en el [illegible] la dirección

de medidas similares a su plan (Advocat ?), que implicaba en instalar en el Atlántico Sur en apoyo de los países del hemisferio norte, aunque también con vistas a una posible futura organización del Tratado del Atlántico Sur -OTAS- un sistema de hidrófonos, o sea una red para la detección de submarinos, aprovechando las características particulares de la plataforma en el área de las islas Malvinas y sus dependencias, hacia el estrecho de Drake. Esta es la explicación de que esa fuerza de tarea se integrara con un barco "cablero" que, de ningún modo tenía por objeto tender o reparar cables submarinos en el área, puesto que no los hay. No obstante, la posibilidad de no haber llegado a un acuerdo pacífico se fue acentuando a medida que obtenía nuevas y mayores ventajas militares y políticas internacionales, y también las que resultaban del ejercicio de acciones económicas contra Argentina, a lo largo del conflicto.

ICN - O/4.447 - 100.000 - 9/81

De la lectura del informe Franks se desprende con toda claridad que los 17 años de negociaciones habían sido infructuosos y nunca habían traducido una real, auténtica y sincera intención por parte de Gran Bretaña, de llegar a una solución que, en definitiva, significara el reintegro de las islas a su legítimo dueño, cual es la República Argentina, por razones geográficas, políticas e históricas.

El informe de referencia expresa que la zona de exclusión tuvo por objeto, más que provocar el repliegue de la flota -que, por las características y naturaleza de sus submarinos no significaba una gran amenaza para el desplazamiento de su fuerza de tarea en dirección a las Malvinas-, el tratar de vedar la exploración y la búsqueda de información sobre las fuerzas británicas aeronavales y terrestres en avance sobre las islas, tal como lo había evidenciado el desplazamiento del buque Río de la Plata, intentando seguir la marcha de la "Task force", o el vuelo en reconocimiento de un Boeing 707 sobre la misma, o las actividades del Narwall, con idénticos propósitos.

En cuanto a los objetivos que se fijaron, resulta claro que fueron, el principal, Puerto Argentino y, el secundario, el área de Darwin y Goose Green, con su aeródromo (?); para operar desde tierra, evitando el asalto frontal al objetivo principal. Era necesario establecer primero una cabeza de playa y se escogió, para ello, la zona de San Carlos, en razón de sus características de costas con buenos y abundantes refugios, abundantes canales estrechos, buenas playas, etcétera; todo lo necesario para proteger el desembarco, inclusive a través de buenas alturas y, haciendo pie allí, controlar el acceso al canal de San Carlos, para lo cual tam-

bién se llevó a cabo la acción sobre la isla Elefante, en que se destruyó en tierra la mayor parte de los aviones destinados al apoyo aeroterrestre de las fuerzas en la isla, a cargo del componente aéreo del teatro. Expresa también el informe que la zona de San Carlos, por la distancia de Puerto Argentino y por la ausencia de caminos, impedía la concurrencia de efectivos de consideración en oportunidad.

Instalada y consolidada la cabeza de playa en San Carlos, se produjo el desembarco de un total de ocho batallones, pertenecientes a la III Brigada de Comandos y luego, la V Brigada de Infantería, procedentes de buques que ya operaban en el canal y precedidas por fuerzas de paracaidistas helitrasportados. Los escasos efectivos argentinos se retiraron, pero, de todos modos, las pérdidas sufridas por los británicos, fueron significativas en buques, materiales y tropas, por efecto de la reacción de los medios aéreos argentinos, que hundieron allí al portacontenedores Atlantic Conveyor, la fragata Antelope y Ardent y al destructor Coventry, recibiendo también averías otros varios. A partir de entonces, aparece con nitidez la idea de maniobra con que operará el adversario británico, la que resulta del relieve mismo de la isla en la zona norte y que consiste en algunas sierras de escasa altura -500 ó 700 metros-, con un terreno sumamente ondulado. Esta sierra discurre de este a oeste, independizando dos compartimientos: uno, al norte y otro al sur, ambos con acceso a Puerto Argentino. La movilidad en el terreno es prácticamente nula para vehículos a rueda y de muy limitado rendimiento para la infantería. No hay carreteras, sólo alguna senda y arcilla, roca y turba blanda y esponjosa por todas partes.

La operación bordea, pues, la zona norte por Douglas y [illegible] por el sud, se descompone en dos fases que consisten, la primera, en la captura de Darwin y Goose Green y, la segunda, convergentemente con la realizada por el norte, en un momimiento simultáneo de aproximación y ataque al área de Puerto Stanley.

La toma de Darwin se produjo en una operación clásica, ejecutada por los batallones II y III ~~Regimiento~~ de Paracaidistas, que fue precedido por una acción nocturna de aproximación hasta las posiciones de partida y la oscuridad durante 14 horas. Desde allí, en un ataque de aferramiento con buen apoyo de artillería y un movimiento envolvente helitrasportado que llevó al flanco y a la retaguardia a las tropas argentinas. A Darwin le siguió la captura de Goose Green, luego de una acción artillera de ablandamiento, lo cual cuesta de 50 a 60 bajas a los ingleses, la muerte del teniente coronel Jones, jefe del batallón, y la captura, con las localidades, de efectivos argentinos del orden de los 1200 hombres.

Quedaba pues, desde allí y desde dos direcciones, abierto el avance hacia la capital del territorio, y disponible un aeródromo operable, aún para los aviones Harrier de despegue vertical. El avance por el norte fue rápido y llegó a la captura de Monte Kent, que dominaba un amplio anfiteatro y que daba observación directa sobre toda el área, donde las fuerzas destinadas a la defensa de Puerto ARgentino se habían desplegado y organizado para el combate.

La zona sur operó con mayor lentitud por la organización de las fuerzas a que obligó la acción sobre Darwin y Goose Green. Esta progresión se combinó con el desembarco en la zona de Fitz Roy, donde la elección del sitio ~~para llevarlo a cabo~~ se

[illegible] protección [illegible]

[illegible] que constituyen [illegible]

[illegible] concedida [illegible]

sometidas [illegible] al [illegible]

[illegible]

efectuado por [illegible] de [illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible] que [illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible] al [illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible] la [illegible]

decide por la información que, por la red telefónica de la isla, proporcionan los kelpers a las fuerzas británicas, indicando las zonas desguarnecidas de tropas argentinas.

No obstante, la reacción aérea, ~~les~~ hunde el buque de desembarco Sir Callahad, y la fragata Plymouth, y avería al Sir Tristram y a otra fragata, causando bajas de significación para una operación que no contaba con sufrirlas. ~~prácticamente.~~

Observadores militares integrantes de la OTAN, autorizados dicen, a propósito del accionar de nuestra FA. en el TOAS lo siguiente:
"Copiar"

ICN - O/4.447 - 100.000 - 9/81

Las dos acciones convergentes sobre Puerto Argentino tienen por objetivo los montes Kent y Challenger, sufren un compás de espera. Cambian de asentamiento por medios helitransportados la artillería de campaña y los medios logísticos y, apartir del día 10, se reanuda la operación hacia el Este. Al apoyo artillero de las baterías de campaña -5 en este caso- en la acción sobre Monte Kent se suma la artillería naval. El día 13 de junio, en sucesivas acciones de ataque nocturno y de reorganización diurna, caen sucesivamente las zonas importantes que cubrían el acceso a Puerto Argentino, arribándose al día 14 en que se rinde la guarnición argentina, sin que, en realidad, se haya librado un combate de consideración por el dominio mismo, final y definitivo, en la localidad y en la zona del aeropuerto que continuaba operando hasta el último día, a despecho de haber recibido 130 toneladas de bombas. El Regimiento 25 de Infantería, menos parte de sus efectivos empeñados en otros sitios, más algunos efectivos reunidos improvisadamente, cesaba así la lucha en la zona del aeródromo sin haber tenido ocasión de empeñarse en combate contra los adversarios. La defensa perimetral y de zona se había desarrollado con características, desde el punto de vista estratégico, que la condenaba por anticipado al fracaso. El delgado espesor táctico de la zona de emplazamiento de las fuerzas, anunciaba su perforación, cualquiera fuere el lugar en que ésta se atacara en procura de penetración con efectivos suficientemente importantes. La carencia de reservas, anticipaban por su parte la imposibilidad de darle la dinámica que es vida y alma de la ejecución de un combate que sería difícil, especialmente dentro del área mismo que intenta defenderse.

En resumen: las fuerzas inglesas habían descompuesto sus acciones operacionales en cuatro aspectos armónicamente integradas y desarrolladas en el espacio y en el tiempo. Estos fueron: el apresto

(*) Su adquisición le estuvo vedada a Argentina por la enmienda Humphreys-Kennedy. Ello alcanzó inclusive a los tanques suplementarios para los aviones y hasta el vestuario invernal requerido para actuar en la zona.

y avance al área de su acción. Debe advertirse aquí la importancia que tiene el adiestramiento permanente de los medios civiles, esto es de la flota mercante del Reino Unido y el merecido prestigio naval de que goza por la eficacia en que ha actuado en situaciones militares de emergencia a lo largo de su historia reciente y también lejana en el tiempo.

En segundo lugar, el desarrollo de una batalla aeronaval en la que finalmente lograron la superioridad aérea y el control de las aguas de acceso al teatro de operaciones. Dentro de estas acciones las aéreas incluyeron los combates entre aviones, ataques a tierra y particularmente los ataques a la Royal Navy por aviones argentinos ejecutados de muy limitada eficacia por aviones Pucará y Aeromacchi con bombas, por aviones Sky Hawk que frecuentemente no explotaron por razones que ya han sido esclarecidas y los ataques con misiles llevados a cabo por el sistema de arma Super Etendard-Exocet. En cuanto a consideraciones, ya han sido divulgadas sobre la inferioridad en razón de la edad de los aviones, la distancia a que operaban, el inferior adiestramiento para operar sobre el mar, etcétera, que constituyeron las desventajas principales que debió ir resolviendo la Fuerza Aérea Argentina logrando, sin embargo, importantes éxitos a favor del heroísmo y la capacidad profesional de sus pilotos.

Podemos resumir lo sucedido diciendo que el misil Side-Winder fue el enemigo implacable y eficaz de nuestras máquinas en cuanto a acción a media y baja altura se intentó. La maniobra terrestre por su parte, estuvo integrada por un primer intento de helidesembarco en la Isla Soledad frustrado, la acción de comandos sobre la Isla Pebble y, apartir del desembargo en Bahía San Carlos y la

captura de Port Darwin Goose Green, la acción conjugante sobre Puerto Argentino complementada por el desembarco [illegible]) y ocupación de las alturas inmediatas a la capital, todo lo cual epilogó, naturalmente, con su captura, la rendición de las fuerzas argentinas y el éxito de la campaña para las armas británicas.

ICN - O/4.447 - 100.000 - 9/81

La inteligencia estratégica y táctica

La obtención de la información según lo expresado ante el Comité Militar de la OTAN por el representante militar del Reino Unido expresa lo siguiente. "Antes de la invasión argentina de las Islas Malvinas, la cobertura de nuestros servicios de información sobre las fuerzas armadas argentinas era muy limitada y abarcaba únicamente aspectos muy generales sobre organización, equipo y fuerza. La ruptura de hostilidades requirió que las secciones de inteligencia de los estados mayores produjeran la misma clase de detalle que los estados mayores operativos están habituados a tener sobre las fuerzas del Pacto de Varsovia. A medida que trascurría el tiempo, aumentó nuestro conocimiento de las fuerzas argentinas y de sus dispositivos. A todos los civiles y marinos que habitaban las islas se los interrogó con detalle. Un isleño, incluso, había fotografiado el equipo argentino y tomado nota de su disposición en los alrededores de Puerto Stanley. Su película -que fue sacada de contrabando- proporcionó la primera confirmación de la presencia de sistemas de misiles Tiger Cat, radar Sky Gard TPS 45 y las posiciones de la artillería de campaña y antiaérea. Como resultado de esto se pudo realizar un superponible detallado de las posiciones argentinas en los alrededores de Puerto Stanley para el 28 de abril".

Es razonable agregar a estas consideraciones que las fuerzas inglesas hayan tenido apoyo norteamericano sobre el reconocimiento estratégico realizado por aviones U2 y SR 71, así como el avión denominado Black Bird. En cuanto a los satélites, es muy probable que hayan dispuesto de la información de los de la familia

Es ahora conocido el éxito logrado por G.B. durante la II GM por medio de su máquina "Ultra secret" en descriptar todo el tráfico en clave de los Alemanes y sus aliados, a lo largo de toda la guerra con la sola excepción de la última ofensiva de Las Ardenas en 1944 (The Ultra secret - F.W. Winterbotham - A Dell Book - N. York - 1975).

Big Bird que detectan objetos de hasta quince centímetros y de los cuales, hace más de quince años, se lanza uno por año. Así, por ejemplo, el 11 de mayo Estados Unidos había puesto en órbita el dieciocho de esa clase. También se conoce que la zona era sobrevolada por un satélite del tipo KH 11, el cuarto de ellos, que se movía en su órbita desde hacia un año y medio y que proporciona en forma digital la información que recoge. Finalmente, es muy probable que la información que obtiene el NOSS-3 de tres (ahora) vigilancia naval oceánica que sobrevolaba la zona.

La acción psicológica

La acción psicológica es tradicionalmente un modo complementario de las operaciones militares puras, en lo que Gran Bretaña posee gran experiencia.

Recientemente, con anterioridad al conflicto de las Malvinas, Inglaterra había desarrollado dos operaciones con destino a obtener un aumento de sus presupuestos militares. Estas eran la Operación (Cruzader), destinada a ejecutar un refuerzo inmediato de cuarenta y ocho horas del cuerpo de Ejército I Británico, destacado en Alemania, y el Plan (Fidex), cuyo costo hacia problemática su aprobación por el Parlamento.

Por la campaña de las Malvinas se utilizó en la divulgación de la información, como metas de acción psicológica fundamentalmente la televisión, apoyada visiblemente en una serie de supuestos destinados a enfatizar esencialmente lo siguiente: la necesidad inevitable de la acción militar para resolver el conflicto frente a la imposibilidad de hacerlo por vía diplomática; la presentación de la

ICN - O/4.447 - 100.000 - 9/81

información procedente de Argentina según conviniera a los propios fines ingleses; la relevancia del esfuerzo diplomático americano, a través del general Haig, para destacar la solidez de los vínculos de ambos países; ~~poner de~~ el relieve de toda la eficacia y desarrollo tecnológico de los medios bélicos; y una acción sobre la moral de los combatientes, informando a la nación de las previsiones y medios destinados a mejorar ~~el~~ su confort y superar las dificultades propias de la vida en campaña y del ambiente climatológico del escenario de la guerra.

El mismo representante inglés, ya citado, ante el Comité Militar de la UN, expresó a este respecto: "Desde el primer momento estuvo claro para nosotros que la presentación de la operación al Parlamento y al público inglés era de la mayor importancia. A veces, fuimos acusados de dar demasiada información y, otras, de dar demasiado poca. Creemos que el público tiene derecho a conocer lo que ocurre, pero este derecho está inevitablemente condicionado por la necesiad de preservar la seguridad de nuestras fuerzas y, en caso de daño o pérdidas, minimizar la angustia de las familias de los que sirvieron en la fuerza expedicionaria. En ocasiones, por consiguiente, juzgamos necesario reservar información; fue preciso comprobar siempre qué información se facilitaba. Embarcamos con la fuerza expedicionaria veintiocho corresponsales, locutores de radio y TV, cámaras, etcétera; navegaron en los barcos y desembarcaron con las tropas. Aquellos de ustedes que hayan escuchado la radio, estoy seguro opinaban que los reportajes fueron de gran calidad. Nosotros los consideramos como un valioso complemento a las declaraciones no formales -necesariamente concisas-, hechas por los portavoces oficiales y basadas en los informes de las operaciones. Sin embargo, la difusión de la propaganda televisiva también tiene sus inconvenientes". Y es así que se puede señalar: la servidumbre que imponía el terreno, lo limitado de los materiales pesados, blindados, etcétera, que eran básicamente su consecuencia, la vulnerabilidad -[illegible] en sus medios navales- y las desfavorables condiciones climatológicas

Una confrontación con lo actuado en nuestro campo con la conducción de la Acción psicológica y lo insuficiente de la eficacia relativa hace que huelga la necesidad todo comentario.

que perjudicaban el refuerzo de las tropas en campaña, a tal punto de que toda información meteorológica fue declarada materia reservada. También se dio gran publicidad a las cartas de combatientes y aun a otras indiscreciones fotográficas, etcétera, que acabaron constituyendo frente de información para observadores militares".

Es oportuno destacar aquí que las previsiones para la acción psicológica a través de la difusión de información en tiempo de guerra, en el caso del Reino Unido, estaban montadas, fundamentalmente, para una acción en la Europa -escenario de la confrontación OTAN-Pacto de Varsovia- y, eventualmente, en áreas geográficas directamente vinculadas a la seguridad del Reino Unido en otros sitios del globo, cuales podrían ser el territorio de Hong Kong o las áreas del Commonwealth, Nueva Zelandia, Australia o, directamente vinculadas a las rutas del petróleo del Medio Oriente y del Asia y Sudáfrica, o bien Canadá; pero de ningún modo existía ello para afrontar un conflicto en el Atlántico Sur por las Malvinas. Esto hace que la rápida elaboración de los planes, apoyados en una gran flexibilidad y una gran capacidad de sus realizadores y luego ejecutores, de ningún modo fueran producto de una improvisación inconsulta. Por otra parte, los resultados así lo demuestran.

Surge así de lo hasta aquí expuesto la importancia que adquiere en toda situación de crisis -de las cuales la más grave es la de un conflicto armado- el liderazgo político. Una consecuencia política de efecto visible, consecuencia de la

guerra de las Malvinas; el deterioro de las relaciones entre Estados Unidos y la OEA. Al mismo tiempo, se ha mostrado la capacidad de la NATO para empeñar con oportunidad y eficacia lo que denominan sus RDF -Fuerzas de Empleo Rápido- en cualquier sitio del globo que así lo requiera. Simultáneamente esto revela la probabilidad de que en un futuro se atiendan así nuevos focos calientes en todo el globo, que puedan irse produciendo. Es obvio que el observador fundamental destinatario del esfuerzo es la URSS.

Así, por otra parte, la capacidad demostrada por ~~este~~ tan importante ~~integrante~~ miembro de la NATO, enfatiza su capacidad de disuasión como resultado del entrenamiento de su fuerzas, la preparación de sus conjuntos, la capacidad de sus comunicaciones, la eficacia de su defensa aérea, -análoga a la supuesta de su defensa antitanque, que no tuvo ocasión de empleo en las Malvinas. Dicho de otra forma: el ejercicio del comando y control de tropas adiestradas aplicando el poder de sus fuegos y su movimiento con la coherencia que garantizan también sus comunicaciones y la continuidad de un abastecimiento eficiente, constituye en resumen una adecuada exhibición de su capacidad de respuesta y en consecuencia del efecto de disuasión de su poder [illegible].

El mantenimiento de la credibilidad -esto es, de la fe- en los comandos y la elevada moral en las tropas, resultan siempre de una ~~buena~~ adecuada acción psicológica y de una ~~[illegible]~~ amplia coordinación en los medios; todo ello bajo una conducción responsable.

~~La publicación de~~ "Defense and Foreing Affairs" (London. UK) señala la importancia de las Malvinas, a las que llama "clave

en la defensa de "las vías de aproximación orientales" y, tras señalar que ya en la Antártida, en la Isla (Almiralty), Rusia ha construido una muy importante base, expresa que el conflicto de Malvinas añade ahora una nueva pieza al rompecabezas de la situación estratégica mundial. Más adelante, al referirse a la importancia en los accesos desde el Atlántico al Pacífico, señala que la pieza central es la Antártida y que así, las Malvinas constituyen la puerta más práctica para los caminos de los ~~estrechos~~ pasos de Magallanes, Beagle y Drake.

ICN - O/4.447 - 100.000 - 9/81

Destaca que el costo de la paz armada que mantiene Argentina con Chile resulta muy elevado para ambos países y obstruye la idea nacida en 1954 de organizar la SATO, análoga a la NATO, cuya importancia resulta de todos los puestos, también es precisamente de Africa de donde los Estados Unidos de Norteamérica obtienen para sus industrias muchos de los materiales críticos y estratégicos indispensables como el aluminio, cromo, manganeso, níquel, estaño, tungsteno, zinc, etcétera.

El informe del delegado británico ante la NATO señala en otras de sus partes que el mantenimiento de la reivindicación de las Islas Malvinas, el objetivo nacional para Argentina, obliga a concretar la vieja idea de fortaleza Malvinas, para la cual siendo la amenaza aérea la mayor de todas, obliga a organizar, la misma, una red de alerta temprana montada sobre aviones capaces de detección volando a elevada altura, tales como el Nimrod-MK3 complementados con helicópteros Sea-King o Vessex y también equipos en las alturas mayores de las islas.

La defensa aérea activa está fundamentalmente a cargo de los aviones PHANTON F4 y los misiles Rapier, todo lo cual, con una adecuada guarnición militar terrestre y la provisión para su refuerzo inmediato, apoyados con aviación embarcada y precedida por elementos disuasorios tipo submarino de propulsión nuclear. Finalmente señala lo que pudo haber sido un elemento de fundamental importancia en los acontecimientos que nos ocupan: la necesidad del alargamiento de la piste de aterrizaje de Puerto Argentino para hacerla operable para los reactores modernos, complementada con la mejora de la infraestructura de la isla en lo que hace a caminos, puentes, edificios para tropas, etcétera, a efectos de

proporcionar a las fuerzas terrestres, la necesaria movilidad que multiplique su poder de combate haciendo factible su acumulación en el lugar o lugares amenazados que así lo requieran.

La organización de las cadenas de mando entre los ingleses tuvo una nítida claridad, sencillez y eficacia, en contraposición con la Argentina, que adoleció de superposición de autoridad, fraccionamientos innecesarios, falta de coordinación y en definitiva anacronismo, pesantez e ineficacia.

Simultáneamente se desarrollaban las acciones de la guerra sirio-israelí.- Observadores autorizados señalan que en el Medio Oriente se hacía la guerra del mañana, en cambio, en el Atlántico S. la del pasado y, quizás, sólo parcialmente la de hoy todavía.

TABLAS PORCENTUALES

PREGUNTA: Ud. sabe que se ha producido un grave incidente en las Islas Malvinas entre Argentina y Gran Bretaña. A quién cree Ud. que estas islas pertenecen de acuerdo a razones históricas, geográficas y de derecho? A Argentina o a Gran Bretaña?

TABLA 1

URUGUAY Muestreo: 1ra. quincena abril

	TODOS	SEXO		P. ECONOMICA			EDADES		
		Mas	Fem	Alta	Media	Baja	18/29	30/49	50 y+
Argentina	84%	88%	81%	88%	85%	80%	82%	81%	91%
Gran Bretaña	11	8	14	6	10	16	14	14	4
Otras contestaciones	5	4	5	6	4	4	4	5	4
ECUADOR									
Argentina	78	74	85	68	76	91			
Gran Bretaña	15	16	13	16	16	9	S/I		
Otras contestaciones	7	10	2	16	8	-			
COLOMBIA									
Argentina	75%	78%	71%	60%	66%	85%	72%	76%	79%
Gran Bretaña	15	15	16	20	23	9	20	11	10
Otras contestaciones	10	7	13	20	11	6	8	13	10

PREGUNTA: Argentina ocupó militarmente las islas desalojando a las fuerzas británicas. Cree Ud. que el procedimiento militar fue el correcto o que debió haberse negociado en forma pacifica?

TABLA 2 URUGUAY

	TODOS	SEXO		P. ECONOMICA			EDADES		
		Mas	Fem	Alta	Media	Baja	18/29	30/49	50 y +
Procedimiento militar correcto	35%	45%	24%	31%	36%	35%	31%	33%	41%
Negociación pacifica	65	54	76	69	64	63	69	67	58
ECUADOR									
Procedimiento militar correcto	23	25	21	47	18	33			
Negociación pacifica	77	75	79	53	82	67	S/I		
COLOMBIA									
Procedimiento militar correcto	19%	23%	14%	13%	17%	21%	19%	20%	14%
Negociación pacifica	80	76	84	84	80	79	80	80	79
No sabe	1	1	2	3	3	-	1	-	7

PREGUNTA: Las Naciones Unidas demandaron a la Argentina el retiro inmediato de las fuerzas que ocuparon las Islas Malvinas y exhortaron a ambos paises a una negociación pacifica. Ud. cree que Argentina debe retirar sus tropas o no debe retirar sus tropas?

TABLA 3 URUGUAY Muestreo:1ra.quincena abril

	TODOS	SEXO Mas	SEXO Fem	P. ECONOMICA Alta	P. ECONOMICA Media	P. ECONOMICA Baja	EDADES 18/29	EDADES 30/49	50 y +
Debe retirar sus tropas	47%	42%	52%	44%	47%	49%	56%	50%	35%
No debe retirar sus tropas	52	57	47	56	52	49	44	50	62
ECUADOR									
Debe retirar sus tropas	41	39	43	16	41	48			
No debe retirar sus tropas	59	61	57	84	59	52	S/I		
COLOMBIA									
Debe retirar sus tropas	45%	45%	45%	53%	49%	40%	40%	52%	45%
No debe retirar sus tropas	53	55	51	40	49	60	59	47	48
No sabe	2	-	4	7	2	-	1	1	7

PREGUNTA: Cuál cree Ud. que será en este caso la actitud de Gran Bretaña? Tratará de reconquistar estas islas por la fuerza o tratará de negociar pacificamente por ellas?

TABLA 4 URUGUAY

	TODOS	SEXO Mas	SEXO Fem	P. ECONOMICA Alta	P. ECONOMICA Media	P. ECONOMICA Baja	EDADES 18/29	EDADES 30/49	50 y +
Reconquista por la fuerza	40%	42%	37%	44%	44%	27%	46%	45%	28%
Reconquista pacifica	58	56	60	56	55	65	52	55	67
No sabe	2	2	3	-	1	8	1	-	6
ECUADOR									
Reconquista por la fuerza	54	43	72	68	55	48			
Reconquista pacifica	46	57	28	32	45	52	S/I		
No sabe	-	-	-	-	-	-			
COLOMBIA									
Reconquista por la fuerza	36%	33%	38%	23%	43%	34%	43%	28%	28%
Reconquista pacifica	62	67	58	77	54	64	54	72	69
No sabe	2	-	4	-	3	2	3	-	3

PREGUNTA: Si Gran Bretaña decide tomar las islas por la fuerza, cree Ud. que Argentina ofrecerá lucha o no ofrecerá lucha?

TABLA 5 URUGUAY Muestreo: 1ra. quincena abril

	TODOS	SEXO		P. ECONOMICA			EDADES		50
		Mas	Fem	Alta	Media	Baja	18/29	30/49	y+
Ofrecerá lucha	85%	85%	86%	88%	87%	80%	85%	88%	83%
No ofrecerá lucha	14	13	14	13	12	18	15	10	16
No sabe	1	2	-	-	1	2	-	1	1
ECUADOR									
Ofrecerá lucha	99%	98%	100%	100%	99%	100%	S/I		
No ofrecerá lucha	1	2	-	-	1	-			
No sabe	-	-	-	-	-	-			
COLOMBIA									
Ofrecerá lucha	93%	91%	95%	97%	91%	93%	90%	96%	97%
No ofrecerá lucha	7	9	5	3	9	7	10	4	3
No sabe	-	-	-	-	-	-	-	-	-

PREGUNTA: En caso de producirse un conflicto armado, cuál de las dos naciones cree Ud. que ganará la guerra? Gran Bretaña o Argentina?

TABLA 6 URUGUAY

	TODOS	SEXO		P. ECONOMICA			EDADES		50
		Mas	Fem	Alta	Media	Baja	18/29	30/49	y+
Argentina	26%	34%	18%	25%	25%	31%	15%	26%	38%
Gran Bretaña	64	57	71	69	69	45	73	64	54
No sabe	10	10	10	6	6	24	11	10	9
ECUADOR									
Argentina	11%	7%	18%	16%	9%	15%	S/I		
Gran Bretaña	89	93	82	84	91	85			
No sabe	-	-	-	-	-	-			
COLOMBIA									
Argentina	29%	29%	28%	17%	21%	37%	25%	34%	27%
Gran Bretaña	60	63	58	80	63	53	61	60	59
No sabe	11	8	14	3	16	10	14	6	14

PREGUNTA: Y Ud. qué cree, que el pueblo uruguayo está de parte de Argentina o está de parte de Gran Bretaña en esta disputa?

TABLA 7 URUGUAY Muestreo: 1ra. quincena abril

	TODOS	SEXO		P. ECONOMICA			EDADES		
		Mas	Fem	Alta	Media	Baja	18/29	30/49	50 y +
Argentina	74%	78%	70%	69%	77%	71%	73%	73%	77%
Gran Bretaña	14	12	17	19	14	12	21	14	7
No sabe	12	10	10	13	7	16	6	13	16
ECUADOR									
Argentina	98%	97%	100%	100%	97%	100%	S/I		
Gran Bretaña	2	3	-	-	3	-			
No sabe	-	-	-	-	-	-			
COLOMBIA									
Argentina	84%	85%	83%	70%	83%	89%	84%	80%	93%
Gran Bretaña	9	8	10	13	9	8	11	10	-
No sabe	7	7	7	17	8	3	5	10	7

PREGUNTA: Hay quienes piensan que la ocupación argentina fue motivada para distraer a la nación de sus graves problemas políticos y económicos. Otros piensan que no, que se trata de la reivindicación de un derecho histórico postergado hasta ahora. Cuál de estas dos explicaciones está mas cerca de su manera de pensar?

TABLA 8 URUGUAY

	TODOS	SEXO		P. ECONOMICA			EDADES		
		Mas	Fem	Alta	Media	Baja	18/29	30/49	50 y +
Distracción de opinión pública	62%	55%	70%	63%	64%	57%	73%	62%	51%
Reivindicación histórica	34	40	28	38	33	35	25	29	48
No sabe	4	5	3	-	4	8	1	9	1
ECUADOR									
Distracción de opinión pública	42%	46%	36%	68%	45%	24%	S/I		
Reivindicación histórica	58	54	64	32	55	76			
No sabe	-	-	-	-	-	-			
COLOMBIA									
Distracción de opinión pública	35%	37%	32%	43%	47%	23%	41%	31%	21%
Reivindicación histórica	58	58	58	47	43	72	55	58	69
No sabe	7	5	10	10	10	5	4	11	10

PREGUNTA: El Pte. Reagan ha ofrecido su mediación en el conflicto entre Argentina e Inglaterra provocada por la ocupación de las Islas Malvinas. Considera a Reagan un buen o mal mediador en este conflicto?

TABLA 9 URUGUAY Muestreo: 1ra. quincena abril

	TODOS	SEXO		P. ECONOMICA			EDADES		
		Mas	Fem	Alta	Media	Baja	18/29	30/49	50 y+
Buen mediador	46%	49%	43%	31%	46%	55%	44%	42%	52%
Mal mediador	49	50	49	69	49	37	48	54	45
No sabe	5	2	9	-	5	8	8	4	3
ECUADOR									
Buen mediador	35%	25%	51%	16%	38%	48%	S/I		
Mal mediador	65	75	49	84	67	52			
No sabe	-	-	-	-	-	-			
COLOMBIA									
Buen mediador	56%	53%	58%	47%	56%	58%	46%	63%	69%
Mal mediador	36	41	31	37	31	39	46	28	21
No sabe	8	6	11	16	13	3	8	9	10

PREGUNTA: Ante la actual situación, cuál es su opinión con respecto al hecho de que el Gobierno Argentino defienda las Islas Malvinas por la fuerza?

TABLA 10

Muestreo: Mayo 1982

ARGENTINA

	De acuerdo	En desacuerdo	No sabe no c no contesta	TOTAL
SEXO				
Masculino	92,67	6.81	0.52	100
Femenino	88,21	9,17	2.62	100
EDADES				
15 a 24	91,25	6,25	2,50	100
25 a 34	85,56	11.11	3,33	100
35 a 49	89,72	9,35	0,93	100
50 y más	93,01	6,29	0,70	100
EDUCACION				
Prím.incomp.	83,78	13,52	2,70	100
Prím.Sec.incomp.	93,89	5,00	1,11	100
Sec.Sup. incomp.	88,13	10,62	1,25	100
Superior comp.	88,37	6,98	4,65	100
P.ECONOMICA				
Alta y media alta	84,21	11.84	3,95	100
Media	90,52	8,06	1,42	100
Media baja y baja	93,23	6,02	0,75	100

PREGUNTA: El Gobierno Británico ha propuesto una solución sobre esta base: A) Retiro de las tropas argentina de las Islas Malvinas; B) Retorno a una administración británica de las Islas Malvinas; C) Negociar con Argentina la soberanía sujeta a la voluntad de los ingleses allí residentes. Considera Ud. que Argentina debe aceptar o rechazar esta propuesta?

TABLA 11

Muestreo: Mayo 1982

ARGENTINA

	Aceptarse	Rechazarse	No sabe no contesta	TOTAL
SEXO				
Masculino	3,66	88,48	7,86	100
Femenino	3,93	84,72	11,35	100
EDADES				
15 a 24	3,75	86,25	10,00	100
25 a 34	2,22	88,89	8,89	100
35 a 49	3,74	85,98	10,28	100
50 y más	4,90	85,31	9,79	100
EDUCACION				
Prim.incomp.	2,70	89,19	8,11	100
Prim.Sec.incomp.	3,89	83,33	12,78	100
Sec. Sup.incomp.	4,38	88,18	7,50	100
Superior comp.	2,32	90,70	6,98	100
POS.ECONOMICA				
Alta y media alta	3,95	84,21	11,84	100
Media	4,74	86,26	9.00	100
Media baja y baja	2,26	12,78	9,76	100

Base: 420

PREGUNTA: Cree Ud. que la Argentina debe negociar con Gran Bretaña acerca de la soberanía de las Islas Malvinas?

TABLA 12

ARGENTINA

Muestreo: Mayo 1982

	SI	NO	No sabe no contesta	TOTAL
SEXO				
Masculino	13,61	84,82	1,57	100
Femenino	15,72	79,48	4,80	100
EDADES				
15 a 24	17,50	77,50	5,00	100
25 a 34	15,56	84,44	-	100
35 a 49	13,08	85,05	1,87	100
50 y más	13,99	80,42	5,59	100
EDUCACION				
Prim.incomp.	18,92	75,67	5,41	100
Prim.sec.incomp.	16,11	78,33	5,56	100
Sec.sup.incomp.	15,00	83,75	1,25	100
Superior comp.	4,65	95,35	-	100
POS.ECONOMICA				
Alta y media alta	9,21	89,47	1,32	100
Media	16,61	60,19	1,90	100
Media baja y baja	15,04	78,20	6,76	100

PREGUNTA: Aceptaría Ud. la administración de las Islas por parte de las Naciones Unidas mientras la Argentina y Gran Bretaña discuten sobre la soberanía y el futuro de las Islas?

TABLA 12 A

ARGENTINA

Muestreo: Mayo 1982

	Aceptaría	Rechazaría	No sabe no contesta	TOTAL
SEXO				
Masculino	19,37	70,16	10,47	100
Femenino	21,40	64,63	13,97	100
EDADES				
15 a 24	13,75	73,75	12,50	100
25 a 34	17,78	73,33	8,89	100
35 a 49	24,30	62,62	13,08	100
50 y mas	23,08	62,93	13,99	100
EDUCACION				
Prim.incomp.	18,92	62,16	18,92	100
Prim.sec.incomp.	14,45	69,44	16,11	100
Sec.sup.incomp.	23,75	68,75	7,50	100
Superior comp.	34,88	55,82	9,30	100
POS.ECONOMICA				
Alta y media alta	25,00	64,47	10,53	100
Media	20,85	67,30	11,85	100
Media baja y baja	17,29	68,42	14,29	100

Base: 420

PREGUNTA: Ante un conflicto armado en las Islas Malvinas, quién cree Ud. que ganaría la guerra?

TABLA 13

Muestreo: Mayo 1982

ARGENTINA

	Argentina	Gran Bretaña	No sabe no contesta	TOTAL
SEXO				
Masculino	75,92	2,61	21,47	100
Femenino	75,98	3,06	20,96	100
EDADES				
15 a 24	81,25	1,25	17,50	100
25 a 34	73,33	2,22	24,45	100
35 a 49	75,70	5,61	18,69	100
50 y mas	74,82	2,10	23,08	100
EDUCACION				
Prim.incomp.	83,78	5,41	10,81	100
Prim.sec.incomp.	83,89	2,22	13,89	100
Sec.Sup.incomp.	66,88	3,74	29,38	100
Superior comp.	69,77	-	30.23	100
POS.ECONOMICA				
Alta y media alta	69,74	3,95	26,31	100
Media	74,41	2,84	22,75	100
Media baja y baja	81,95	2,26	15,79	100

INFORME CONFIDENCIAL.

Base: 420

PREGUNTA: Los Estados Unidos han actuado como mediadores entre Argentina y Gran Bretaña. Considera Ud. que Estados Unidos es un buen o un mal mediador en este conflicto?

TABLA 14

ARGENTINA

Muestreo: Mayo 1982

	Buen mediador	Mal mediador	No sabe no contesta	TOTAL
SEXO				
Masculino	7,33	79,58	13,09	100
Femenino	7,86	71,18	20,96	100
EDADES				
15 a 24	7,50	72,50	20,00	100
25 a 34	7,78	74,44	17,78	100
35 a 49	7,48	75,70	16,82	100
50 y más	7,69	76,23	16,08	100
EDUCACION				
Prim.incomp.	10,81	62,16	27,03	100
Prim.Sec.incomp.	7,78	76,11	16,11	100
Sec.Sup.incomp.	6,88	75,00	18,12	100
Superior comp.	6,98	81,40	11,62	100
POS.ECONOMICA				
Alta y media alta	10,53	72,37	17,10	100
Media	7,58	73,93	18,49	100
Media baja y baja	6.02	78,20	15,78	100

PREGUNTA: Está Ud. de acuerdo con el accionar del Gobierno ante este conflicto con Gran Bretaña, en el campo militar? y en el campo diplomático?
- Militar-

TABLA 15

ARGENTINA

Muestreo: Mayo 1982

	Muy de acuerdo	De acuerdo	Más o menos de acuerdo	En desacuerdo	No sabe no contesta	TOTAL
SEXO						
Masculino	49,21	37,70	5,76	4,19	3,14	100
Femenino	39,30	40,61	7,86	1,31	10,92	100
EDADES						
15 a 24	43,75	41,25	8,75	-	6,25	100
25 a 34	40,00	35,56	6,67	4,44	13,33	100
35 a 49	43,92	42,06	7,48	0,93	5,61	100
50 y más	46,15	38,47	5,59	4,20	5,59	100
EDUCACION						
Prim.incomp.	29,73	56,75	2,70	5,41	5,41	100
Prim.sec.incomp.	48,88	36,11	6,67	0,56	7,78	100
Sec.sup.incomp.	41,88	38,13	8,75	3,74	7,50	100
Superior comp.	41,86	41,86	4,65	4,65	6,98	100
POS. ECONOMICA						
Alta y media alta	43,42	36,84	5,26	6,50	7,88	100
Media	43,60	37,44	8,06	1,90	9,00	100
Media baja y baja	44,36	43,61	6,02	1,50	4,51	100

Base: 420

Continúa

(Continuación)

TABLA 15 - Diplomático -

ARGENTINA

Muestreo: Mayo 1982

	Muy de acuerdo	De acuerdo	Más o menos de acuerdo	En desacuerdo	No sabe no contesta	TOTAL
SEXO						
Masculino	59,69	29,84	4,71	1.05	4,71	100
Femenino	51,53	35,37	3,93	0,44	8,73	100
EDADES						
15 a 24	50,00	41,25	1,25	1,25	6,25	100
25 a 34	54,44	26,67	6,67	1,11	11,11	100
35 a 49	63,56	27,10	2,80	0,93	5,61	100
50 y más	52,46	36,36	5,59	-	5,59	100
EDUCACION						
Prim.incomp.	29,73	54.05	2,70	5,41	8,11	100
Prim.sec.incomp.	53,89	34,45	3,33	-	8,33	100
Sec.sup.incomp.	59,38	30,00	4,38	0,61	5,63	100
Superior comp.	67,45	18,60	9,30	-	4,65	100
POS.ECONOMICA						
Alta y media alta	60,53	27,63	5,26	-	6,58	100
Media	56,40	30,33	5,21	0,48	7,58	100
Media baja y baja	50,38	39,84	2,26	1,50	6,02	100

PREGUNTA: Una vez resuelto el conflicto de las Islas Malvinas, cree que ello implicaría una aceleración de la salido política o un detenimiento de la misma?

TABLA 16

Muestreo: Mayo 1982

ARGENTINA

	Aceleración	Detenimiento	No sabe no contesta	TOTAL
SEXO				
Masculino	56,02	25,13	18,85	100
Femenino	44,55	19,21	36,24	100
EDADES				
15 a 24	52,50	25,00	22,50	100
25 a 34	46,66	27,78	25,56	100
35 a 49	55,14	16,82	28,04	100
50 y mas	46,15	20,28	33,57	100
EDUCACION				
Prim.incomp.	29,73	27,03	43,24	100
Prim.Sec.incomp.	47,78	24,44	27,78	100
Sec.Sup.incomp.	54,38	21,25	24,37	100
Superior comp.	58,14	9,30	32,56	100
POS.ECONOMICA				
Alta y media alta	48,68	22,37	28,95	100
Media	46,92	20,85	32,23	100
Media baja y baja	54,89	23,31	21,80	100

Base: 420

PREGUNTA: Ud. sabe que se ha producido un grave incidente en las Islas Malvinas entre Argentina y Gran Bretaña. A quién cree Ud. que estas islas pertenecen de acuerdo a razones históricas, geográficas u de derecho? A Argentina o a Gran Bretaña?

TABLA 17 A

URUGUAY

Muestreo: Mayo 1982

	Argentina	Gran Bretaña	Otras contestaciones	TOTAL
TOTAL	82	4	14	100
SEXO				
Masculino	87	2	11	100
Femenino	78	5	17	100
POS.ECONOMICA				
Alta	86	-	14	100
Media	81	6	12	99
Baja	80	2	18	100
EDADES				
15 a 24	75	8	18	101
25 a 34	69	4	27	100
35 a 49	88	4	8	100
50 y mas	86	2	12	100
INSTRUCCION				
S/Inst.Esc.	82	4	14	100
Liceo Facult.	82	4	14	100
ZONAS				
Urbana	85	4	12	101
Suburbana	79	4	17	100

INFORME CONFIDENCIAL/M (1)092

PREGUNTA: Argentina ocupó militarmente las islas desalojando a las fuerzas británicas. Cree Ud. que el procedimiento militar fue el correcto o que debió haberse negociado en forma pacífica?

TABLA 17 B

Muestreo: Mayo 1982

URUGUAY

	Procedimiento militar correcto	Negociación pacífica	Otras contestaciones	TOTAL
TOTAL	35	60	6	101
	51	46	3	100
SEXO				
Masculino	51	46	3	100
Femenino	20	72	8	100
POS.ECONOMICA				
Alta	49	46	5	100
Media	28	67	4	99
Baja	38	53	9	100
EDADES				
15 a 24	33	68	-	101
25 a 34	27	71	2	100
35 a 49	37	49	13	100
50 y más	37	60	3	100
INSTRUCCION				
S/Inst.Esc.	32	63	5	100
Liceo.Facult.	38	56	6	100
ZONAS				
Urbana	28	65	6	99
Suburbana	43	52	5	100

PREGUNTA: Las Naciones Unidas demandaron a la Argentina el retiro inmediato de las fuerzas que ocuparon las Islas Malvinas y exhortaron a ambos paises a una negociación pacifica. Ud. cree que Argentina debe retirar sus tropas o no debe retirar sus tropas?

TABLA 17 C

Muestreo: Mayo 1982

URUGUAY

	Debe retirar sus tropas	No debe retirar sus tropas	Otras contestaciones	TOTAL
TOTAL	38	54	8	100
SEXO				
Masculino	32	60	8	100
Femenino	44	49	7	100
POS.ECONOMICA				
Alta	28	67	5	100
Media	44	48	9	101
Baja	33	59	8	100
EDADES				
15 a 24	33	65	3	101
25 a 34	54	40	6	100
35 a 49	27	65	8	100
50 y mas	43	47	10	100
INSTRUCCION				
S/Inst.Escuela	40	50	10	100
Liceo Facult.	36	58	5	99
ZONAS				
Urbana	41	49	10	100
Suburbana	35	60	5	100

INFORME CONFIDENCIAL /M (1)092

PREGUNTA: El gobierno norteamericano anunció que apoyará a Gran Bretaña. A Ud. le parece que estuvo bien o mal el gobierno norteamericano al apoyar a Gran Bretaña?

TABLA 17 D

Muestreo: Mayo 1982

URUGUAY

	Estuvo bien	Estuvo mal	No sabe no contesta	TOTAL
TOTAL	9	72	19	100
SEXO				
Masculino	8	83	9	100
Femenino	9	63	28	100
POS.ECONOMICA				
Alta	16	70	14	100
Media	7	73	20	100
Baja	8	71	21	100
EDADES				
15 a 24	15	73	13	101
25 a 34	15	54	31	100
35 a 49	6	81	13	100
50 y más	6	73	20	99
INSTRUCCION				
S/Inst.Esc.	6	70	24	100
Liceo facult.	12	75	14	101
ZONAS				
Urbana	9	71	20	100
Suburbana	8	74	18	100

PREGUNTA: Los ingleses acaban de torpedear al crucero Gral. Belgrano, fuera de la zona de Bloqueo, que finalmente se hundió, muriendo cientos de marinos. Los ingleses dicen que fue un acto de legitima defenza ya que el crucero amenazaba la seguridad de las tropas británicas en la zona. Los argentinos, en cambio, lo calificaron de agresión alevosa diciendo además que los ingleses no respetaron la zona de exclusión delimitada por ellos mismos. Como calificaria Ud. este acto inglés? Un acto de legitima defensa o una alevosa agresión?

TABLA 17 E

Muestreo: Mayo 1982

URUGUAY

	Legitima defensa	Alevosa agresión	No sabe no contesta	TOTAL
TOTAL	12	66	22	100
SEXO				
Masculino	18	60	22	100
Femenino	7	70	23	100
POS.ECONOMICA				
Alta	21	72	7	100
Media	9	66	25	100
Baja	14	59	27	100
EDADES				
15 a 24	13	73	15	101
25 a 34	10	69	21	100
35 a 49	17	67	16	100
50 y más	9	60	31	100
INSTRUCCION				
S/Inst.Esc.	12	60	29	100
Liceo facult.	13	71	16	100
ZONAS				
Urbana	9	68	23	100
Suburbana	16	63	21	100

PREGUNTA: Y finalmente, a quien le gustaria a Ud. ver triunfar en este conflicto? a Argentina? o a Gran Bretaña?

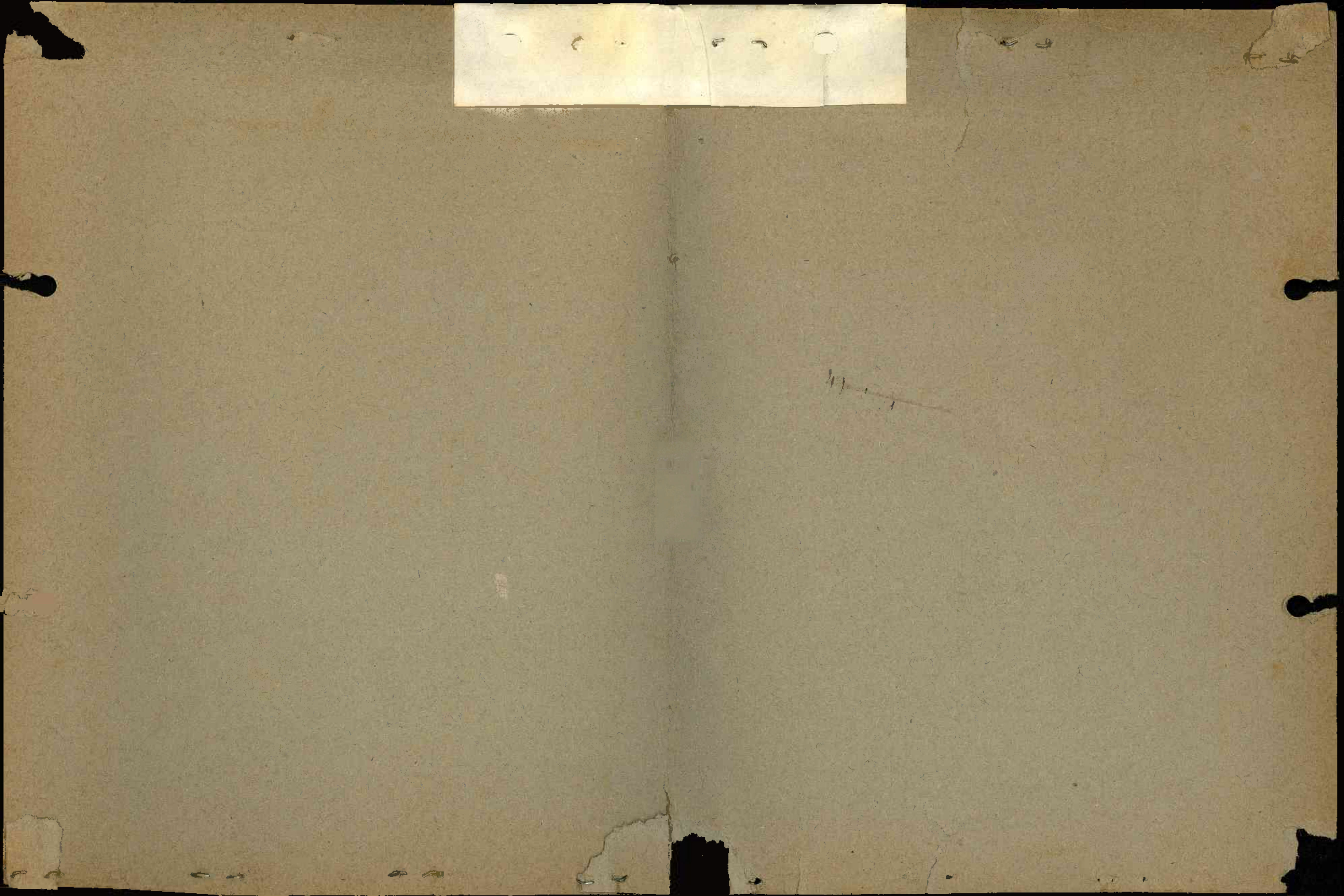
TABLA 17 F

Muestreo: Mayo 1982

URUGUAY

	Argentina	Gran Bretaña	No sabe no contesta	TOTAL
TOTAL	77	4	19	100
SEXO				
Masculino	81	2	16	99
Femenino	73	6	21	100
POS.ECONOMICA				
Alta	82	2	16	100
Media	75	6	19	100
Baja	76	2	23	101
EDADES				
15 a 24	75	13	13	101
25 a 34	65	2	33	100
35 a 49	83	3	13	99
50 y mas	78	3	19	100
INSTRUCCION				
S/Inst.Esc.	76	5	19	100
Liceo/Facult.	78	3	18	99
ZONAS				
Urbana	74	4	22	100
Suburbana	80	5	15	100

INFORME CONFIDENCIAL/M (1)092



Esta publicación ha sido efectuada con la valiosa colaboración del Señor José Martín de Aguirre.

ANTONIO SALUM–FLECHA

ENFOQUE AL CONFLICTO ANGLO - ARGENTINO

Publicación del Instituto Sanmartiniano del Paraguay

Asunción – 1982

ANTONIO SALUM–FLECHA

ENFOQUE AL CONFLICTO ANGLO - ARGENTINO

Publicación del Instituto Sanmartiniano del Paraguay

Asunción – 1982

PRONUNCIAMIENTO

Convocado el Consejo Directivo del Instituto Sanmartiniano del Paraguay a sesión extraordinaria para considerar la situación creada por la crisis anglo–argentina sobre las islas Malvinas, con la presencia de sus miembros: Dr. Antonio Salum–Flecha, Sra. Beatríz Rodríguez Alcalá de González Oddone, Dr. José María Rivarola Matto, Sr. Alfredo M. Seiferheld, Sr. Federico Cooper, Dr. Luis G. Benítez, Lic. Blanca Romero de Viola, Dr. Julio César Chaves, Dr. Jerónimo Irala Burgos y Dr. Alejandro Marín Iglesias, resuelve formular el siguiente pronunciamiento:

1°) Proclamar la legitimidad de los derechos históricos y jurídicos de soberanía de la República Argentina sobre las islas Malvinas, de cuya posesión pacífica fue despojada mediante el uso de la fuerza en 1833 por el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte.

2°) Adherir a la tradicional postura anticolonialista de los Pueblos de América fundada en las luchas sostenidas por los Libertadores José de San Martín y Simón Bolívar, solemnemente ratificada por la XX Reunión de Consulta de Cancilleres Americanos.

3°) Instar al fortalecimiento de la unidad y solidaridad hemisférica en base a estos principios, mediante la reorientación del Sistema Jurídico Interamericano en consonancia con la lucha histórica que libra actualmente la República Argentina en circunstancias dramáticas.

4°) Formular un llamamiento a los pueblos del mundo para que, a través de los procedimientos pacíficos contemplados en la Carta de la ONU, presionen para que en su seno se negocie una solución pacífica y justa de la guerra colonialista que se libra actualmente en el Atlántico Sur.

5°) Comunicar el contenido de esta Resolución a los demás institutos sanmartinianos del Hemisferio y difundirlo ampliamente en el país por los medios a su alcance.

Asunción, 6 de Mayo de 1982

AL LECTOR:

A raíz de los sucesos del 2 de abril, próximo pasado, el Instituto Sanmartiniano del Paraguay, fiel a los postulados del héroe epónimo, se manifestó en favor de la causa argentina, por considerar que ella trascendía las fronteras del país hermano, para transformarse en causa americana.

Porque el Instituto Sanmartiniano es, ante todo y por sobre todo, americanista, y es y será reiterativo en todo lo que atañe a la independencia y autodeterminación de los pueblos, por quienes lucharon y vencieron el General Don José de San Martín y sus legiones, de las que fueron parte integrante, un coronel, varios jefes y numerosos granaderos paraguayos.

Si esta no fuese su ideología, nuestro Instituto no tendría razón de ser, ya que la razón de ser del Libertador, su mística sublime, fue la emancipación de América y la unidad continental.

Ciento cuarenta y nueve años atrás, un poderoso imperio europeo, materializó sus ambiciones, largamente acariciadas, de ocupar territorio argentino. La entonces flamante nación no estaba en condiciones de enfrentar, por las armas, al invasor, y aunque tuvo que aceptar la humillación y el dolor del cercenamiento, no cejó en reclamar, reiteradamente, sus legítimos derechos al territorio usurpado.

Todas sus protestas fueron vanas; todos sus alegatos, conculcados, se estrellaron contra la soberbia indiferencia del agresor, habituado a domeñar pueblos y esclavizar hombres, en provecho propio.

Pero llegó un día en que el noble pueblo vecino se sintió maduro y apto para rescatar por la fuerza, lo que por la fuerza le había sido arrebatado, y por el derecho no lograba recuperar.

Vana ilusión, la suya, que olvidó que, en pleno siglo XX, sigue teniendo vigencia la razón de los fuertes, la "violencia institucionalizada", al decir de un eminente sociólogo cristiano, que no es otra cosa que la presión, inhumana, y alienante, ejercida por los poderosos sobre los más débiles.

Quizá la Argentina equivocó los medios, en su afán vindicatorio; quizá le hubiese sido más provechoso plegarse a las sinuosidades de las negociaciones crónicas; pero no debemos olvidar que la historia está preñada de locuras sublimes, que lograron lo que la prudencia y la cordura no lograrían jamás.

El mismo San Martín así lo entendió, cuando viendo a sus hombres lidiar toros, con desprecio absoluto del peligro, manifestó: "La patria necesita de estos locos".

Pero en la era tecnológica ya no caben los caballeros andantes, y a un país, solo, se le hizo imposible enfrentar a dos grandes potencias, apoyadas en lo económico, por el conjunto de países más desarrollados del mundo.

Y toda América Latina, en el marco del TIAR, creado "para la defensa del Continente", así como en la ONU, fue impotente ante el veto de los privilegiados, avalado por su poderío económico–militar.

Hoy Argentina, y con ella toda Latinoamérica, viven la amargura y el fracaso de la gesta vindicatoria. Hoy, más que nunca, los pueblos americanos saben, que sólo la unión, la fraternidad, auténticas, sin falso palabrerío ni retórica, los hará fuertes.

Ha llegado el momento en que nuestros pueblos deben enmendar los errores de la política que lesiona los intereses de los demás y los aparta de sus legítimos hermanos, para constituir un todo armónico y solidario, que los independice de aquellos que, con la fuerza de las armas o del dinero, los sojuzgan.

Esa es la gran lección de las Malvinas, aprendida a costa de sangre argentina; amarga lección que América Latina no debe olvidar jamás, si quiere un día ser auténticamente libre y soberana.

Es el mayor y más ferviente deseo de este Instituto, que si nunca se aliará a facciones o banderías políticas, siempre estará con y por la causa americana.

BEATRIZ R.A. DE GONZALEZ ODDONE.
Vice Presidenta.

Asunción, 9 de julio de 1982

Prólogo

Con una superficie de 11.900 kilómetros cuadrados y 1.200 habitantes estables, más aproximadamente 400 empleados de empresas británicas y 300 funcionarios del Reino Unido, las Islas Malvinas adquirieron dramática notoriedad internacional desde que el 2 de abril de 1982 las Fuerzas Armadas argentinas decidieron reincorporarlas físicamente a la soberanía de su país. Ubicadas a 1.800 km. de Buenos Aires, 925 de Comodoro Rivadavia, 774 de Río Gallegos, las islas están a 13.300 km. de Londres y a 3.000 de Asunción (Paraguay), es decir, a una distancia cuatro veces mayor de la capital británica que de la nuestra.

Geológicamente, las Malvinas conforman –con las islas Georgias y Sandwich del Sur– una misma unidad geográfica. La Enciclopedia Británica las define como formando "esencialmente parte de la Patagonia, con la cual se hallan conectadas por la meseta submarina". Pese a estas razones geográficas y geológicas, y a otras históricas y jurídicas, el territorio se encuentra en poder británico desde hace siglo y medio. Tras de haber pertenecido a las Provincias Unidas del Río de la Plata, heredera del Virreynato de Buenos Aires y a pesar de insistentes reclamos argentinos –a los cuales se suman las resoluciones de las Naciones Unidas señalando la necesidad de su descolonización– nada había alterado la aparente calma que envolvía a la región. El Reino Unido, inmutable, se negaba a negociar, aduciendo la voluntad contraria de sus habitantes a cambiar de metrópoli.

Este punto era discutible, ya que similares posiciones fueron planteadas, en cuanto a Gibraltar y Bélice, por Gran Bretaña. El 16 de octubre de 1975 la Corte Internacional de Justicia sentó además jurisprudencia con respecto de una consulta sobre el Sahara Occidental, subrayando "...el principio de individualidad en los diferentes casos de territorios coloniales en los que la aplicación del principio de la autodeterminación de los pueblos depende de la naturaleza del vínculo entre el territorio en cuestión y el Estado reclamante al momento de la colonización". (Adolfo Silenzi de Stagni).

Este precedente, sin embargo, tampoco alentó perspectivas inmediatas de arribar a un acuerdo. En 1976 el Comité Jurídico Interamericano de la O.E.A. había reconocido a la Argentina "el inobjetable

derecho de soberanía sobre las Islas Malvinas". Nada, empero, alentaba posibilidades de un cambio inmediato en aquel statu quo impuesto por el más fuerte.

¿Cuáles eran las causas reales del empecinamiento inglés por conservar el dominio de las Islas? Muchos estudiosos afirman que las potencialidades petroleras de la región son superiores a las del Mar del Norte, que con tanto desahogo explota hoy el Reino Unido. El futuro aprovechamiento de esta riqueza acaso explique su postura, y la cooperación incondicional de los Estados Unidos de América, para la reocupación de las Malvinas, una vez más, por la fuerza de las armas. Pero otras razones permanecerían ocultas, hasta que afloraron con intensidad en mayo y junio de 1982.

Su importancia geopolítica y estratégica explicaría muchas cosas: Desde las Malvinas se domina el estrecho de Magallanes, vale decir, la unión del Atlántico con el Océano Pacífico, el mar del mañana. El Canal de Panamá, en tanto, vuelto de más en más obsoleto, permite tan solo el paso de barcos lentos y de poco calado, comparativamente inferiores a los superpetroleros y graneleros que hoy día se emplean y que ya no pueden atravezar aquel paso artifical. Por lo demás, los buques que transportan minerales, sobre todo hierro, con destino a las industrias del Pacífico, no cuentan sino con la única vía económica y rápida de los pasos del Sur. En caso de conflicto internacional, el Canal de Panamá aparece por otro lado como muy vulnerable a los misiles intercontinentales, y aun a armas menos sofisticadas.

El control de las Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur implica, por ello, el control de la ruta del petróleo, incluyendo en distancia aquélla que doblando el cabo de la Buena Esperanza abastece a Europa y América. El papel troncal jugado por la isla de Ascención en el conflicto pasado ha sido el principal y más reciente indicador de la importancia estratégica de lo que el presidente Ronald Reagan calificó de "algunos kilómetros cuadrados de tierras heladas", aludiendo a las Malvinas. Simultáneamente la posesión de estas islas es una puerta abierta a la Antártida, territorio desconocido que varios países se han repartido en forma más o menos inconsulta. Los detentadores de las islas pueden inclusive intervenir con derecho propio en cualquier tratado de defensa del Atlántico Sur que sea alguna vez suscripto, ya que a partir de ellas se genera el dominio

sobre las aguas contiguas que forman parte del esquema de control de la zona.

Quien posee las islas supervisa también el canal de Beagle y el pasaje Drake, poseyendo la llave para abrir o cerrar el febril tráfico del futuro. Desde aquéllas, el rastreo de satélites puede permitir una alerta electrónica oportuna para la intercepción de proyectiles balísticos de largo alcance. Nada de esto, entendemos, debió pasar desapercibido a los gobiernos de los Estados Unidos de América y de la Gran Bretaña.

Al tiempo de producirse la ocupación militar argentina del 2 de abril de 1982, no fueron muchas –menester es admitirlo– las voces que se alzaron en el Paraguay en apoyo de tal despliegue militar. Diversos factores, emocionales algunos, históricos y casuales otros, abonaron aquella postura. No así, en cambio, la que hacía al fondo de la cuestión: la soberanía argentina sobre las islas no admitía disenso. Ellas nunca habían dejado de ser argentinas y nadie negaba en el Paraguay esa realidad. Bastaba con echar una mirada al planisferio Sur para advertir lo ilógico del reclamo británico. En aquellos días, personalmente también planteamos nuestras dudas sobre el incidente en sí, mas no sobre el derecho íntimo del pueblo argentino a recuperar efectivamente las Malvinas.

Una de esas aisladas voces que se exteriorizaron con solvencia y persistencia en defensa de los altos postulados americanistas, fue la del Dr. Antonio Salum–Flecha, estudioso de los problemas internacionales. En el tiempo que duró el conflicto, desde las páginas dominicales del diario ABC Color de Asunción –aun a riesgo de dictar cátedra– creó, acaso sin proponérselo, un clima favorable y de comprensión hacia la República Argentina, postura fielmente americanista que buscaba explicar la posición de un país al que estamos ligados por lazos históricos, económicos, culturales y humanos, con los vaivenes y altibajos propios de la azarosa vida latinoamericana.

Y si es verdad que desde los tiempos del coloniaje nuestro país vivió sujeto a restricciones aplicadas desde el Sur, y si también es verdad que la intención porteña fue sujetar al Paraguay a su esfera, como no es menos cierto que la guerra de la Triple Alianza fue inícua, como inconsulto ha sido el desvío de las aguas del río Pilcomayo, es también verdad que fue un político argentino quien se levantó

para proclamar, tras la guerra del 70, que la victoria no daba derechos, como fue la Argentina la que acogió a centenares de miles de paraguayos en desventura política o económica (como miles de argentinos han formado aquí un hogar), del mismo modo como verdad histórica es que de la Argentina partió hacia acá una ayuda constante durante los tres años de guerra que enfrentó a nuestro país con Bolivia.

Pero si casi todo ello pertenece al pasado, muchos son los lazos presentes que unen a ambas naciones. El Instituto Sanmartiniano del Paraguay, del que son miembros quienes "... se propongan trabajar por la fraternidad –presente y futura– de las naciones de América, a través del intercambio cultural de los pueblos", se manifestó con claridad cuando el conflicto adquiría su mayor dramatismo. En ese contexto, la publicación de los artículos del Dr. Salum–Flecha, coinciden con sus objetivos, desde un estricto punto de vista americanista.

El mundo se apresta a asistir, después del conflicto del Atlántico Sur, a horizontes nuevos. Mucho será replanteado y no poco habrá de cambiar; varias generaciones, además, deberán pasar hasta que se recomponga la unidad americana, que tiene ahora más proyecciones de convertirse en latinoamericana o sudamericana, en atención a la localización geográfica del último conflicto y el papel jugado en la emergencia por los Estados Unidos de América. El anterior esquema de enfrentamiento Este–Oeste es ahora compartido por el de Norte–Sur, con derivaciones insospechables. La OEA, el TIAR, la Doctrina Monroe y cuantos otros acuerdos o declaraciones han sido invocados en defensa de sagrados intereses americanos, han sido gravemente heridos tras el conflicto. Con el advenimiento al poder, en los EE.UU. de América, de un Presidente republicano, éste ha hecho un específico distingo entre gobiernos autoritarios y totalitarios, relegando la política de su antecesor –acaso menos prudente, pero de resultados más visibles– a una nueva de diplomacia a puertas cerradas. La última guerra por las Malvinas ha sido la prueba más palpable de dicha inconsecuencia: muchos gobiernos se han sentido acreedores de la solidaridad norteamericana en cuestiones internacionales y han sido desahuciados. La falta de coherencia y equilibrio en política exterior trajo una ausencia de credibilidad en las relaciones internacionales.

La sucesión de artículos publicados por el Dr. Antonio Salum–Flecha, que deben ser interpretados en su contexto, y en los días en que fueron escritos, representan un valioso testimonio de una época que merecerá más atención en el futuro, cuando el tiempo restañe heridas y acoja las decisiones, acertadas o erradas, con mayor indulgencia.

Alfredo M. Seiferheld

tipo en el mundo occidental por unas islas precariamente mantenidas por el poder colonial, echaría por tierra toda posibilidad de aunar filas contra el enemigo común –el comunismo internacional– en el futuro inmediato. Dado que, de otra manera, podrían surgir apoyos extracontinentales a la Argentina, igualmente válidos para su defensa, de modo a apartarla de sus aliados naturales hasta crear un nuevo espectro político en el ámbito americano.

Sobre este mismo punto, del que hay mucho más que decir, sólo quisiera ratificar ahora lo que ya expresara a mis alumnos de la UCA. Esto es, que en el momento de la votación en el Consejo de Seguridad de la ONU, el pasado 3 de abril, quizá la URSS no opuso su veto al proyecto de resolución británico, por uno de estos dos motivos: Primero, porque el Gobierno de Buenos Aires no lo demandó directamente al de Moscú. Segundo, porque de solicitarlo más adelante, a la luz de la situación ahora existente, el costo político podría resultar mayor para la Argentina, permitiendo a la URSS ganar a uno de los países latinoamericanos más importante del Atlántico Sur, sin cuyo concurso su defensa sería poco menos que imposible.

De ahí que la posición que en esta coyuntura lleguen a asumir los Estados Unidos será decisiva para que la confrontación anglo–argentina no vaya más allá de los aprestos bélicos. Y no solamente para eso, sino para que el TIAR no resulte un verdadero fracaso y se produzcan consecuentemente denuncias colectivas en vista de su ineficacia. Será comprensible, en todo caso, la actitud que asuman los pequeños Estados caribeños últimamente descolonizados por el Reino Unido que, por uno u otro motivo, mantienen vínculos más fuertes con aquél que con el emergente del proceso histórico–jurídico que llegó a cimentar el sistema interamericano; o la estricta neutralidad chilena si bien ha llegado el momento para que el diferendo chileno–argentino sobre el Beagle llegue a su término. Quiero decir, hablando claramente, que si Estados Unidos no adopta en esta emergencia una actitud ecuánime y razonable, haciendo valer su peso político para evitar una conflagración bélica entre las partes involucradas, tendría mucho que perder frente a la América Latina.

Además, la diplomacia estadounidense no debería circunscribirse solamente al ámbito regional, sino extenderse al universal de la ONU, donde podría auspiciar fórmulas aceptables para dejar a salvo el

honor y la dignidad de las partes antagónicas que hasta el momento se aferran a las posiciones adoptadas por el pleno respaldo que reciben de la opinión pública de sus respectivos países. Tal podría ser, por ejemplo, patrocinar un proyecto de resolución que confiere a la ONU autoridad sobre las Islas Malvinas mediante el régimen internacional de administración fiduciaria en los términos del Art. 77 inc. c) de la Carta de San Francisco, instando al mismo tiempo a la Argentina y al Reino Unido para que reanuden las negociaciones diplomáticas tendientes a formalizar, en solemne acuerdo, el traspaso de la soberanía y posesión de las Islas Malvinas.

Proyecto, al fin, que estaría en consonancia con la Resolución 2065 y subsiguientes, así como los numerosos consensos universales, que dejaron establecida la existencia de una disputa por razón de soberanía sobre las islas, a dirimirse entre los Gobiernos, y excluyendo cualquier consulta a las aspiraciones de los isleños, cuyos intereses sí, debieran quedar asegurados. Se sabe, además, que no sólo por razones de derecho internacional no es preceptiva la consulta a las poblaciones cuando está de por medio la transferencia de un territorio –menos aún cuando se trata de restituir al soberano la posesión material– sino que el caso encarta precisamente en lo dispuesto por el párrafo VI de la Resolución 1514 –la Carta Magna de la descolonización– que privilegia tuitivamente el respeto a la integridad territorial de los Estados, cuando como en este caso especial, concurre el crimen colonial sobre los espacios usurpados.

Pasando ahora a sopesar las diversas reacciones que se exteriorizaron en nuestro medio sobre el diferendo anglo–argentino, estimo que ningún apoyo podría diferirse a la Argentina por motivaciones históricas u otras cualesquiera existentes, pasando por alto las consideraciones geopolíticas y económicas. La **solidaridad hemisférica** no puede estar supeditada a motivaciones exclusivamente nacionales o emocionales, porque la unidad de América es y debe ser única e indivisible. Sobre todo, cuando debe oponerse a la que exhiben ahora, sin condiciones, los miembros de otras organizaciones internacionales. Entonces, para quienes sólo cuentan los hechos históricos, quisiera recordarles la agresión de que fue objeto el 29 de noviembre de 1859, sin provocación ni motivo alguno, el cañonero paraguayo "Tacuarí", por parte de los cañoneros ingleses "Burzard" y "Grappler", cuando se disponía a abandonar la rada de Buenos Aires

para dirigirse hacia Asunción transportando al mediador paraguayo, general Francisco Solano López, y miembros de la Misión Diplomática, que selló la paz de la familia argentina con la firma del Pacto de San José de Flores el 10 del mismo mes. Y ello, a pesar de que entre las naciones civilizadas es reconocido, aún en los puertos del mar, el principio de que un buque de guerra de una nación que está en guerra con otra, no puede salir sino 24 horas después de haber salido el buque del otro beligerante. Derecho que no reconoció Gran Bretaña ni siquiera al buque de un país con el que no existía estado de guerra. Asimismo, ¿quién ignora todavía que fue el imperialismo británico el promotor y principal interesado del Tratado Secreto de la Triple Alianza?

Por lo precedentemente mencionado, estimo que la batalla de las Malvinas sólo debería tener lugar en el campo diplomático, en el que pueden hallarse fórmulas que, al tiempo de reparar la humillación sufrida por el Gobierno británico, satisfaga el fervor patriótico y el sentimiento nacionalista del pueblo argentino. No se justifica, ni económica ni materialmente, la aparatosa ostentación del poderío naval británico sólo para obligar a una nación sudamericana a devolverle los despojos de su rapiña colonial.

(ABC Color, 11 de abril de 1982)

LATINOAMERICA VERSUS COLONIALISMO

El inexorable desarrollo de los acontecimientos que conforman el diferendo anglo–argentino y las enmarañadas complicaciones que lo agravan de minuto a minuto hacen que, excepcionalmente, me ocupe una vez más del tema ya abordado el domingo pasado. Al hacerlo, constato que casi todas mis estimaciones iniciales se han venido cumpliendo en el escaso lapso de una semana, de una u otra manera. Veamos en qué y por qué.

Mi esperanza de que sólo se libren batallas en el campo diplomático para dirimir la crisis se mantiene inalterable, pues me resulta inconcebible que dos miembros del mundo occidental recurran a las armas para solucionar un antiguo pleito colonial, aunque de su resultado pende la cabeza de la premier británica Margaret Thatcher. Motivo, precisamente, por el que ha redoblado sus esfuerzos de buenos oficios el secretario de Estado norteamericano, Alexander Haig, cumpliéndose sobradamente mis apreciaciones de que "la posición que en esta coyuntura lleguen a asumir los Estados Unidos será decisiva para que la confrontación anglo–argentina no vaya más allá de los aprestos bélicos".

En lo que atañe a la solidaridad hemisférica, por la que también abogué, se ha producido ya en el Consejo de la OEA en torno a la Argentina con excepción de los anglófonos, por lo que el TIAR puede ser invocado con confianza y efectividad. Es más, el Brasil, uno de los más prestigiosos y poderosos miembros de nuestra organización regional, había dado a conocer claramente y con toda anticipación, su posición al respecto, del modo siguiente: Primero, negar entrada en puertos brasileños a la flota británica; Segundo, apoyar a la Argentina en la OEA si llegase a invocar el TIAR, Tercero, no presionar diplomáticamente a la Argentina para que cumpla la Resolución 502 del Consejo de Seguridad de la ONU. Además, el día 13 puso significativamente su flota en movimiento hacia el Atlántico

Sur en "maniobras de rutina". El Perú insinuó el envío de aviones Mig a la Argentina y Bolivia movilizó aviones de caza para eventualmente trasladarlos a la nación vecina. En Venezuela, el canciller Zambrano Velasco reiteró en persona su solidaridad con la Argentina y, finalmente, el Parlamento Latinoamericano censuró, el mismo día, la posición del Reino Unido en relación a las Islas Malvinas y reconoció a Argentina, "como auténtica titular de esa región sudamericana". Motivo por el que estimo innecesario el apoyo que pudiera ofrecerle la URSS, aunque se presume ya que submarinos soviéticos navegan por aguas del Atlántico Sur y el buque oceanográfico "Akademik Karipoivich", de la misma procedencia, estaría cumpliendo tareas de espionaje electrónico sobre el movimiento de naves inglesas en la región, mientras navega las costas de la Patagonia. Lo que de ser cierto, constituiría la réplica soviética a la asistencia de Inteligencia estadounidense a la flota británica en aguas del Atlántico.

Pero donde mis reflexiones hallaron todavía mayor coincidencia con la actualidad, se encuentra en el hecho de que, si bien continúan todavía los buenos oficios de Alexander Haig ante ambos Gobiernos, la posibilidad de una eventual intervención de la ONU pasó a convertirse en una de las alternativas para solucionar la crisis anglo—argentina. En efecto, la agencia EFE transmitió un despacho procedente de Nueva York, el día 13, informando que en reuniones informales de los embajadores hispanoamericanos se barajaban diversas posiciones, "sobre todo la designación de un comisionado de las Naciones Unidas, que se encargara de la administración de las Islas bajo los auspicios del Secretario General, por encargo del Consejo de Seguridad, en busca de una solución de paz".

Por el momento, uno de los aspectos más llamativos se relaciona con la inversión de la situación política existente entre ambos países, antes de la ocupación militar de las Islas Malvinas. Recuerdo que el nuevo canciller británico, Francis Pym, expresó el pasado 7 de abril, que Argentina debe retirarse de las Malvinas, porque "Gran Bretaña no complace a los dictadores", refiriéndose al presidente Leopoldo Fortunato Galtieri. Expresiones emanadas en momentos en que arreciaba el vendaval político contra el Gobierno conservador de Mrs. Thatcher, motivo que explicaría la perturbación de la reconocida flema inglesa y las tradicionales normas de la cortesía interna-

cional. La frase, evidentemente, se basaba en el hecho de que el gobierno de Galtieri no tenía bases democráticas ni respaldo popular, aunque días después sucedía todo lo contrario.

El bloque laborista en la Cámara de los Comunes, en cambio, acusó a la primera ministra Margaret Thatcher de haber comprometido seriamente la política externa sin economía nacional. En opinión de sus líderes, no solamente no era suficiente la dimisión del ex canciller Lord Carrington y sus principales colaboradores, sino que no podían ver sin asombrarse cómo el ministro de Defensa, John Nott, comprometía aún más la situación con la Argentina, en una carrera donde pareciera que su afán belicista es el único centro del universo. Y como si ya eso no fuese suficientemente grave, se unieron a los laboristas algunos parlamentarios radicalizados del conservadorismo para pedir al nuevo Canciller, que explicara a los Comunes, en qué situaciones se le ocurre **emplear un lenguaje que puede seriamente comprometer los buenos oficios que realiza el secretario de Estado norteamericano, Alexander Haig.**

Por contrapartida, la posición del Gobierno militar del presidente Galtieri salió fortalecida por la recuperación de las Islas Malvinas, como pocas veces se había visto antes. Al punto de que comenzó a hablarse de la acelerada formación de un gran acuerdo político nacional, variando así radicalmente el espectro político argentino. Es decir, el "dictador" Galtieri obtuvo el respaldo unánime de la nación dispuesta a retener, al precio que fuese, lo que le pertenece mientras la Premier británica sufre los acosos de la oposición y apenas puede mantener la cohesión de su propio partido. Pues si es cierto que la nación británica apoya la recuperación de las Malvinas, por medio de la diplomacia, no todos estiman prudente ni oportuno que sea a costa de la guerra. De ahí que la estrategia británica para forzar una solución pacífica se apoya en una combinación de presiones diplomáticas, militares y estratégicas a la Argentina, incluyendo advertencias hasta a los países americanos que la apoyan decididamemente. Me pregunto, entonces, ¿qué hará el Reino Unido cuando la Argentina invoque al TIAR y, sobre todo, que harán los Estados Unidos?

Pasando ahora a sopesar las reacciones que se han producido en nuestro medio, a favor y en contra de las partes involucradas en el diferendo anglo—argentino, respetables todas ellas, creo oportuno

recordar como ciudadano de América, que la Décima Conferencia Interamericana de Caracas de 1954 ha aprobado la Resolución 96, sobre colonias y territorios ocupados en nuestro hemisferio, declarando que es "voluntad de los pueblos de América que sea eliminado definitivamente el colonialismo, mantenido contra el sentir de los pueblos e igualmente la ocupación de territorios". Proclamó, además, "la solidaridad de las Repúblicas Americanas con las justas reclamaciones de los pueblos de América en relación con los territorios ocupados por países extracontinentales" y, por último repudió el "uso de la fuerza para mantener los sistemas coloniales y la ocupación de territorios de América". Lo que, dicho en términos más sencillos, el problema que afrontamos actualmente puede condensarse en la frase: Latinoamérica versus Colonialismo.

(ABC Color, 18 de abril de 1982)

POLITICA INTERNACIONAL Y DIPLOMACIA

Quedó demostrado últimamente el gran interés que suscita en nuestro medio el desarrollo de la política internacional, entre otras cosas, por el número de opiniones emitidas a favor de una y otra de las partes involucradas en el diferendo anglo–argentino por la posesión de las Islas Malvinas, a través de los órganos de la prensa nacional. Y razón, desde luego, por la que desde hace dos años viene funcionando en la capital, con gran efectividad, el Instituto Paraguayo de Estudios Geopolíticos y Relaciones Internacionales.

Creo oportuno, entonces, exponer siquiera de modo analítico lo que se entiende por política internacional y diplomacia, conceptos que no son sinónimos como a veces se piensa, sino que el segundo es consecuencia del primero. Vale decir, que la política internacional es, en gran medida, el estudio de las relaciones políticas entre los Estados. Lo que resulta del producto de fuerzas, a veces confluentes, a veces antagónicas, de los países que actúan en la esfera mundial.

La elaboración de la política internacional comprende tres operaciones: **la primera**, llamada de orientación general, constituye la formulación y definición de posiciones y comprende los fines últimos, las metas específicas y los objetivos; **la segunda**, llamada de decisión o conducción, representa la forma y el medio de encauzar las aspiraciones y objetivos mediante el trazado de una estrategia internacional; y **la tercera**, de acción o ejecución, se ocupa de promover en el exterior los intereses nacionales. Su instrumento es la diplomacia y se proyecta "hacia afuera" y "hacia adentro".

Para mejor comprender estos conceptos, nada mejor que trasladarlos al campo de las realidades prácticas, tomando como ejemplo a nuestro propio país. Sólo así se podría comprender lo complejo que resulta la elaboración racional de una política internacional –a ser observada por el gobierno del partido que fuese– en base a los siguientes elementos: geográficos, humanos, económicos y políticos

internos y externos que son los que conforman su **poder nacional**, entendiendo como tal la capacidad de los Estados para influir en las actitudes de los demás.

Al analizar el primer elemento, natural es que se debe tener en cuenta, antes que nada, la situación geográfica del país, los derivados de la mediterraneidad en nuestro caso. Es decir, el hemisferio en que se encuentra, la cuenca a la que pertenece y, sobre todo, los países que tiene como vecinos. Sobre el punto, dijo una vez el diplomático francés Jules Cambon, que "la posición geográfica de una nación es, en realidad, el principal factor determinante de su política exterior". Y si bien es cierto que existen autoridades que disienten sobre la importancia de la geografía en el poder de un Estado, el número de los que aceptan el **determinismo geográfico** no es nada despreciable. Conviene, sin embargo, aclarar que si la posición geográfica puede proporcionar ventajas o desventajas a los Estados, también éstas pueden ser superadas por factores no geográficos, como el desarrollo económico, la fuerza militar y el liderazgo. ¿Puede ser éste el caso del Paraguay?

El elemento humano se relaciona con la población. unos 3.200.000 en el Paraguay, teniendo como vecinos a Argentina con unos 27.000.000, Bolivia con unos 6.000.000 y Brasil con unos 120.000.000 de habitantes. El tema es amplio y da para mucha tinta, pero por ahora sólo diré que el hecho de que una población numerosa represente un factor esencial de poder, no quiere decir que cuanto mayor sea el número de sus habitantes, mayor deba ser el poder del Estado. No existe una relación simple y directa entre el número de habitantes y el poder del Estado, sino a sus limitaciones en cuanto a educación, ciencia y tecnología, a más de la capacidad militar, recursos naturales o estratégicos como el petróleo, etcétera.

En lo que al elemento económico atañe, tiene importancia para evaluar el poder, pero la esfera industrial es la que contribuye en mayor medida al poderío del Estado. No es una casualidad que los Estados Unidos y la URSS sean los más poderosos del mundo, así como los integrantes de la CEE, Canadá, Japón y en vías de serlo la China Popular. La industrialización se puede evaluar por medio del producto interno bruto.

Los elementos políticos internos y externos se relacionan con la capacidad del Estado para desenvolverse frente a otros y para influir

en el concierto internacional. Los objetivos nacionales y la política formulada para la consecución de los mismos estarán bien complementados en la medida en que la **estrategia internacional** escogida no haya subestimado ni sobrestimado el poder de uno y de los otros.

Y bien, por esquemática que haya sido la exposición precedentemente mencionada y sólo fragmentadamente referida, por lo menos sirve para explicar —en parte— los innumerables y complejos problemas que se presentan en el orden conceptual de una política exterior. Razón por la que es indispensable el estudio a fondo, por ejemplo, de cada uno de los condicionantes de la política internacional paraguaya. Lo que sólo podría hacerse con **pragmatismo**, porque en el fondo la realidad no se puede eludir y es inexorable. Y pragmatismo es hacer lo que se puede y no lo que se debe.

Viene el caso enunciar estos conceptos considerando la forma apresurada, emotiva y hasta temperamental con que numerosas personas han tomado abiertamente partido por una u otra de las partes involucradas en el diferendo anglo—argentino, aparentemente con ánimo a influir en la posición oficial por el mayor o menor grado de simpatía que sienten hacia la Argentina o el Reino Unido, hacia sus gobernantes, hacia los hechos históricos o presentes, las publicaciones aparecidas o lo que fuese, pero sin considerar los factores geopolíticos, económicos, o hemisféricos. Como si la política internacional fuese producto de la improvisación, de las pasiones existentes, de los impulsos del momento o de la simpatía y hasta del grado de amistad que liga a los gobernantes entre sí. Porque aunque el estudio de la política internacional se presta poco al enfoque científico, en el sentido de que no existen reglas o leyes válidas que rigen las relaciones entre los Estados, tampoco pueden soslayarse los aspectos que hemos mencionado precedentemente. En todo caso, a la diplomacia corresponde dar forma a la manera más conveniente de enfocar las relaciones de una nación con otra en consonancia con los intereses del momento.

El Paraguay, conviene insistir, es un país mediterráneo cuya economía está directamente vinculada a la Cuenca del Plata y dentro de ella con la Argentina, a la que casi vende una cuarta parte del total de sus exportaciones. Nuestro comercio de importación y exportación se hace preferentemente por vía fluvial, incluyendo nuestro aprovisionamiento de petróleo, derivados y hasta combustible refi-

nado argentino. Obviamente, podría también hacerse por carretera a través de la ruta Asunción–Presidente Stroessner–Paranaguá, pero sus costos serán mayores para los productos importados, por lo que éstos necesariamente habrán de incidir en los de nuestro consumo interno. En cuanto a nuestros productos de exportación, podrían también quedar fuera de mercado por el encarecimiento de sus costos por carretera.

Conviene, pues, observar con atención pero con cautela el desarrollo de ésta o cualquier otra crisis internacional que envuelve a países vecinos, guardando nuestras simpatías o antipatías en nuestro fuero interno para no exacerbar los ánimos de la población y crear fricciones innecesarias entre países vecinos y amigos, cuyas secuelas o resentimientos podrían perjudicar el curso normal de nuestras relaciones diplomáticas y comerciales en perjuicio de todo el país. Dejemos que la política internacional y la diplomacia sean manejadas con el conocimiento y la prudencia pertinentes por los órganos naturales del Estado.

(ABC Color, 25 de abril de 1982)

EL TIAR Y LA DOCTRINA MONROE

El conflicto anglo–argentino debe servir, entre otras cosas, para que América tenga conciencia sobre las dificultades que existen para concretar su unidad y alcanzar la anhelada aunque difícil solidaridad hemisférica. Y es que, definitivamente, hasta ahora por lo menos, está visto que cuando en una controversia internacional se ven envueltas naciones de diferentes situaciones militares y de travitación mundial, las ventajas serán siempre para la mejor situada. Aspecto en el que, infortunadamente, los Estados Unidos no contribuyen a moderar el desnivel a pesar de su enorme gravitación y poderío, tanto militar como económico. Y no solamente ahora, sino de siempre.

Oportuno es recordar, por eso, que cuando el presidente James Monroe enunció la controvertida doctrina de su nombre, en el mensaje dirigido al Congreso de la Unión, en diciembre de 1823, esta no se utilizó precisamente para preservar los intereses de los países iberoamericanos, sino para imponerles su propia hegemonía, con el pretexto de sustraerlos de la colonización europea. Y eso, a pesar de afirmarse en el mensaje presidencial, que "los continentes americanos, dada la condición libre e independiente que han alcanzado, no deben ser considerados en adelante como sujetos a colonización futura por ninguna potencia europea". Para fundamentarlo, bastará mencionar las demostraciones navales europeas ante países sudamericanos, como la acción combinada de las flotas del Reino Unido, Alemania e Italia en 1902, para establecer el bloqueo pacífico de los puertos venezolanos, el secuestro de sus aduanas y finalmente la guerra con motivo de su deuda pública impaga. Hecho que, para ser todavía más irritante, se realizó con la anuencia del propio presidente estadounidense Theodore Roosevelt, quien arguyó entonces que su país no garantiza la impunidad de ningún gobierno americano, en caso de eludir éste el cumplimiento de sus obligaciones financie-

ras, siempre que "el castigo no tomara la forma de una adquisición territorial por un Estado no americano...".

Además, varias décadas antes, como una manera de reafirmar su hegemonía hemisférica, el presidente James Buchanan despachó desde Nueva York, el 17 de octubre de 1858, una poderosa escuadra de 19 unidades contra el Paraguay, al solo efecto de exigirle una "justa satisfacción" por supuestas ofensas inferidas al pabellón estadounidense y exigir el pago de una indemnización a la Compañía de un súbdito expulsado años antes por el Gobierno de Don Carlos Antonio López.

Volviendo al conflicto anglo–argentino, el Secretario de Estado estadounidense, Alexander Haig, expresó en la XX Reunión de Consulta de Ministros de Relaciones Exteriores Americanos, que "no sería apropiado ni efectivo tratar esta disputa dentro de la estructura de seguridad colectiva que el Tratado de Río implica", a pesar de la amenaza que para la Argentina y la paz mundial entrañan la presencia de la flota británica en la zona de seguridad del TIAR. Y como si eso no fuese suficiente, el Departamento de Estado sentó poco después la tesis de que la Resolución de la Reunión de Consulta aprobada por 17 votos con solamente 4 abstenciones, en la que entre otras cosas reconoce los derechos argentinos sobre las islas Malvinas, es sólo "la expresión de los países que la votaron". Con lo que no solamente resta valor a lo resuelto en dicho cónclave, sino que se desentiende de ella para tomar por el contrario directamente partido por el Reino Unido y aplicar a su vez sanciones a la Argentina, abriendo así un grave precedente sobre su participación en el sistema interamericano, mientras endosa de paso, la división Norte–Sur. Lo que sencillamente implica, que si su miembro más poderoso resta autoridad moral a lo que carece de fuerza coactiva al punto de hacerle frente, no tendría razón de ser su presencia en la OEA, donde no dispone del derecho al veto. De ahí que conviene recordar, una vez más, que el TIAR fue suscrito en Río de Janeiro por 21 repúblicas americanas el 2 de setiembre de 1947, en cuyo artículo 3°, primera parte, se establece que "un ataque armado por parte de cualquier Estado contra un Estado americano, será considerado como un ataque contra todos los Estados Americanos, y en consecuencia, cada una de dichas Partes Contratantes se compromete a ayudar a hacer frente al ataque, en ejercicio del derecho inmanente de legítima defensa individual o colectiva que reconoce el Art. 51 de la Carta de las NN. UU.".

Dos años después, el 4 de abril de 1949 se suscribió en Washington DC, el Tratado del Atlántico Norte (NATO), en cuyo Art. 5° también se establece que, "un ataque armado contra una o más de ellas, en Europa y Norteamérica, se considerará como un ataque contra todas ellas, y, por consiguiente, están de acuerdo en que si ocurre tal ataque armado, cada una de ellas, ejercitando el derecho de defensa propia individual, o colectiva, reconocido en el Art. 51 de la Carta de las NN. UU., ayudarán a la parte o partes atacadas, tomando, individualmente o de concierto con las otras partes, aquellas providencias que juzguen necesarias, inclusive el empleo de la fuerza armada, para restablecer y mantener la seguridad de la zona atlántica...".

Ambos tratados, en realidad, tienden a complementarse, pues mientras el primero establece una zona de defensa del Atlántico desde el Trópico de Cáncer hasta el Polo Sur, en las latitudes y longitudes expresamente mencionadas en el Art. 4° del TIAR, en el Art. 6° de la NATO se establece que el ataque armado debe ocurrir al norte del Trópico de Cáncer, en territorio de cualesquiera de las partes en Europa o Norteamérica o islas que están bajo la jurisdicción de cualesquiera de las partes en la zona del Atlántico Norte, o contra sus barcos o aviones.

Entonces, siendo los Estados Unidos miembro de ambos tratados, debía necesariamente interponer sus buenos oficios para evitar una gravísima escisión entre las naciones del Atlántico Norte y del Atlántico Sur, considerando que las primeras apoyan al Reino Unido, su aliada de la NATO y asociada de la CEE; y las segundas a la Argentina, integrante del TIAR y asociada de la ALADI. Y aunque no puede desconocerse la importancia de la NATO por defender al mundo occidental contra una eventual agresión soviética, tampoco Estados Unidos puede olvidar que es un Estado americano y forma parte del sistema jurídico interamericano, mucho más antiguo que los nuevos sistemas de alianza surgidos al término de la Segunda Guerra Mundial.

El canciller argentino, Nicanor Costa Méndez, demandó precisamente a la XX Reunión de Consulta, que la OEA exija el inmediato retiro de la flota británica de la zona de seguridad continental

definida en el Art. 4° del TIAR, por pertenecer a una "potencia extracontinental". Pero, probablemente para evitar comprometer a los Estados Unidos y demás naciones amigas, el embajador argentino ante la OEA, Raúl Quijano, declaró que "Argentina no solicitará a los países americanos signatarios del TIAR, que la defiendan militarmente de la Gran Bretaña", conformándose con su apoyo político y la solidaridad hemisférica.

Entonces, lo que por ahora resalta es la nueva interpretación estadounidense sobre la aplicabilidad del TIAR y su teoría de que lo resuelto por la OEA es "sólo la expresión de los que la votaron", restándole valor moral a sus resoluciones. Por lo que, como en el caso de la doctrina Monroe, su posición depende de que los intereses norteamericanos o el de sus aliados de mayor gravitación no se vean afectados en el conflicto existente. Y si se comprende que esta vez el Reino Unido es más importante para Estados Unidos que la Argentina, yo me pregunto lo que podría suceder, cuando un país pequeño de Latinoamérica se ve envuelto en un conflicto con otro mayor del mismo hemisferio, visto que la gravitación y poderío militar o económico son factores determinantes para una toma de posición. He aquí el gran interrogante que se abre en el futuro inmediato para las naciones pequeñas ante el precedente que acaba de producirse.

(ABC Color, 2 de Mayo de 1982)

IBEROAMERICA Y LOS ANGLOSAJONES

Habiendo alcanzado la crisis anglo-argentina las características de una guerra no declarada, con abundante efusión de sangre, extremadamente grave para la paz mundial, reconozco con pesar que no sólo se desvanecieron mis esperanzas de que la batalla para dirimir la soberanía de las Islas Malvinas se librara solamente en el campo diplomático, sino que no se cumplieron mis apreciaciones del artículo intitulado "La batalla de las Malvinas" del pasado 11 de abril, en el que expresé: "Lo que en este momento conviene para posibilitar un acuerdo honorable para ambas partes es que se manifieste inequívocamente la **solidaridad hemisférica** con la Argentina, para contrarrestar la amenaza de agresión por parte del Reino Unido". Empero, he de aclarar también que eso tiene su explicación, pues sobrevinieron hechos no previstos y mucho menos imaginados, como la actitud asumida por los Estados Unidos al término de la Reunión de Consulta de Cancilleres Americanos.

Por eso conviene recordar que en el mismo artículo manifesté: ". . . que corresponde también a la OEA demostrar unidad en torno a uno de sus miembros amenazados, de modo a invocar con toda confianza el TIAR de 1947. Este solo hecho, por razones obvias, es capaz de detener la agresión británica, no por el temor de enfrentar a la América Latina en el campo militar sino porque la sola posibilidad de una confrontación de este tipo en el mundo occidental por unas islas precariamente mantenidas por el poder colonial, echaría por tierra toda posibilidad de aunar filas contra el enemigo común –el comunismo internacional– en el futuro inmediato. Dado que de otra manera, podrían surgir apoyos extracontinentales a la Argentina, igualmente válidos para su defensa, de modo a apartarla de sus aliados naturales hasta crear un nuevo espectro político en el ámbito americano".

Y, efectivamente, al invocar la Argentina el TIAR, obtuvo una respuesta positiva al lograr 17 votos a favor, ninguno en contra y cuatro abstenciones, explicables todas ellas, menos la de Colombia. Pero el Gobierno estadounidense no solamente no acató dicha resolución, sino que poco después declaró terminados sus buenos oficios ante los oponentes y, en vez de influir sobre el agresor potencial para que se abstuviera de atacar, decidió apoyarlo, y, encima, decretó sanciones económicas contra su aliada latinoamericana. El efecto, obviamente, no podía ser otro. Asegurado el Reino Unido el valioso respaldo y la ayuda material de los Estados Unidos ignoró orondamente la fuerza moral de la resolución interamericana e inició las acciones bélicas con el ataque a Puerto Argentino el domingo 2 de mayo. En ese mismo momento se produjo el resquebrajamiento del sistema interamericano, dividiéndose nuestro hemisferio entre latinoamericanos y anglosajones. Con lo que se abría un nuevo capítulo en la azarosa historia americana y convergía una nueva confrontación mundial entre los países industrializados y los llamados en vías de desarrollo.

Las hostilidades se incrementaron dramáticamente con el correr de las horas, mientras el mundo comenzaba a percatarse de lo que había acontecido. Alexander Haig había desempeñado el rol de mediador, aunque nadie ignoraba, y menos los argentinos, que sus exigencias y presiones se dirigían solamente hacia ellos y no hacia los británicos. Había creído erróneamente que podía influir en el seno de la XX Reunión de Consulta de Cancilleres Americanos para evitar que apoyasen a la Argentina y, al no disponer del derecho al veto para paralizar la Resolución del 28 de abril, descubrió abruptamente su juego diplomático al anunciar, 48 horas después, que Estados Unidos apoyaba al Reino Unido y decretaba sanciones económicas contra la Argentina por no aceptar su fórmula de paz. Es decir, que este país había estado prácticamente sometido a un ultimátum, en el sentido de que de no aceptar sus propuestas sería sancionado.

El caso es que Estados Unidos, al abandonar su precaria y ya discutida neutralidad, no solamente sancionaba a la Argentina sino a toda Latinoamérica, pues desacataba flagrantemente una resolución emanada de una asamblea democrática, ignorando sus compromisos interamericanos. Por ello, difícil es suponer que una cancillería como la de Estados Unidos no haya previsto la reacción que necesariamen-

te debía producir semejante actitud en nuestro ámbito. Porque aunque sus intereses están más directamente ligados con los del Reino Unido, su neutralidad, como la que había simulado hasta entonces, era la que más convenía para preservar, inclusive, los intereses del mundo occidental, ahora seriamente comprometidos por las divisiones que acaba de provocar. Algo que no era ajeno al propio Alexander Haig, pues él mismo reconoció al semanario estadounidense "Time" que las implicancias del conflicto alcanzarían tres planos: las relaciones interamericanas, las relaciones norte–sur y las relaciones este–oeste.

De ahí la importancia de desentrañar los efectos perseguidos por la Administración Reagan al adoptar tan insólita postura. Y si sólo observamos que a partir de dicho anuncio comenzó la agresión británica, inclusive torpedeando un crucero argentino fuera de las 200 millas de exclusión total, cabe suponer que los estrategas anglosajones habían confiado sobre todo en los efectos psicológicos que produciría en el Gobierno de Buenos Aires el solo anuncio del apoyo estadounidense al Reino Unido. Esto es, la imposibilidad de que una potencia regional –ya presionada económicamente por la CEE– pueda resistir en el campo militar a una potencia mundial apoyada por una superpotencia. Y, desde luego, que después del "aperitivo" en las islas Georgias del Sur, sería mucho más placentera la "comida" en el archipiélago de las Malvinas.

Las acciones, en consecuencia, debían ser contundentes y fulminantes para que la rendición argentina no se hiciera esperar. El resultado, sin embargo, fue totalmente inesperado tanto para el Reino Unido como para los Estados Unidos. En una batalla aeronaval lealmente sostenida en el área del bloqueo, los británicos pierden el "Sheffield" y otras aeronaves. A partir de ese momento cambia el tono de la diplomacia británica y renacen otra vez las esperanzas de lograrse una solución negociada del conflicto. Pero lo que dudo que pueda solucionarse es la lamentable escisión producida en el sistema interamericano. Quizá la secuela más amarga, pues, de concretarse ella, constituiría una pérdida de dimensiones históricas para los Estados Unidos.

Es así que con toda razón se habla ahora en nuestro hemisferio de transformar la OEA en un organismo regional iberoamericano

como el que existió anteriormente pero sin los Estados Unidos y los nuevos Estados anglofonos del Caribe, que también forman parte de la Mancomunidad Británica de Naciones, por cuyo motivo se sienten más ligados al Reino Unido que a la OEA. Es decir, se piensa en una escisión entre iberoamericanos y anglosajones, visto que sus intereses se contraponen, pues al producirse una controversia entre un Estado iberoamericano y el Reino Unido, el hermano mayor abandona a los demás para inclinarse hacia su madre patria. Situación que podría repetirse cuando un Estado iberoamericano llegue a sostener un conflicto con otro anglófono sostenido por el Reino Unido. La situación, ciertamente, es sólo hipotética, pero a esta altura de los acontecimientos, es siempre mejor prevenir que curar. Además, no está mal pretender que ahora Iberoamérica sea para los iberoamericanos.

(ABC Color, 9 de mayo de 1982)

LA UNIDAD IBEROAMERICANA

La contradictoria postura de los Estados Unidos frente a la resolución de apoyo a la Argentina emanada de la XX Reunión de Consulta de Ministros de Relaciones Exteriores, uno de los principales órganos de la OEA, hace indudablemente necesaria la reestructuración de todo el sistema interamericano para adaptarlo a la situación creada. Algo sin precedente en la historia del organismo regional, pues los Estados Unidos, en vez de acatar la resolución adoptada, se inclina hacia el agresor potencial brindándole, además, ayuda militar y política, mientras sanciona al recurrente. Actitud por demás decepcionante porque endosa una agresión colonialista, condenada en conferencias interamericanas, y en transgresión a disposiciones expresamente contempladas en la Carta de la OEA, como el inc. f) del artículo 3º que expresa: "La agresión de un Estado americano constituye una agresión a todos los demás Estados americanos", a más de lo que prescribe el artículo 3º del TIAR.

Lo que extraña es que tal situación se haya producido en el ámbito americano, precisamente en el que más ha madurado el concepto de unidad continental y que con legítimo derecho se ha constituido en el precursor de la organización mundial. Porque sabido es que la civilización y la historia conocieron la nueva conducta universal sólo después de reunirse el Congreso Anfictiónico de Panamá, en junio de 1826, punto de partida de la historia del panamericanismo. El que fuera convocado por el Libertador Simón Bolívar y reunido a representantes de Colombia, Centroamérica, Perú y México, signatarios del histórico Tratado de Unión, Liga y Confederación Perpétua que, según resulta de los documentos y protocolos del mismo, contenía todos los elementos que caracterizan a la desaparecida Sociedad de Naciones, y armoniza fundamentalmente con los fines a que responde la constitución de la "magna civitas", asamblea general de los Estados miembros; mantenimiento de la paz; garantía

de la independencia y de su integridad territorial; justicia internacional organizada; solución de los conflictos por medios pacíficos de los buenos oficios, la conciliación, la investigación y el arbitraje, sanciones a los agresores; codificación del derecho internacional; prohibición de tratados incompatibles con el pacto de asociación; opiniones consultivas e interpretación de los tratados; abolición de la piratería y el corso; universalidad de las relaciones, etc. Documento que, como se observa, es también precursor del TIAR, suscripto en Río de Janeiro en 1947, y éste de la OTAN, suscripto en Washington DC en 1949.

Infortunadamente, esta nueva conducta universal que emplea un lenguaje nuevo y hasta extraño para el mundo de entonces, porque está impregnada de fe y se la proclama con vehemente convicción, sólo prosperó 63 años después de Panamá, en cuyo transcurso se pudo conocer los estragos que produce en el hemisferio la falta de unidad continental. Entre los que se cuentan: la captura de las Islas Malvinas por los británicos, la guerra entre los Estados Unidos y México, las demostraciones navales europeas contra las naciones hispanoamericanas, la invasión y dominación de Nicaragua por William Walker y sus expediciones filibusteras; el bombardeo de El Callao y Valparaíso por los españoles; la acción militar combinada de Francia, Gran Bretaña y España contra México y el establecimiento de la monarquía en este país bajo la protección del ejército francés; la guerra de la Triple Alianza contra el Paraguay; la guerra de Bolivia y Perú contra Chile, y otros infaustos aunque aleccionadores hechos más.

Felizmente, a tan obscuro período siguió otro de notable convivencia entre los Estados Americanos, sólidamente afirmado en diez trascendentales conferencias interamericanas realizadas entre 1889 y 1954, que son las que en definitiva construyeron el sistema jurídico ahora resquebrajado. Así fue que en la IX Conferencia Internacional Americana de Bogotá, de 1948, se aprobó la Carta de la OEA, en cuyo artículo 5° se enumeran los principios americanos entre los que figura el de la **seguridad colectiva**, como lo prescribía el artículo 3° del TIAR y el artículo 5° de la OTAN. Además, cabe consignar, que en la X Conferencia Internacional Americana de Caracas, Venezuela, de 1954, se aprobó la Resolución 96, sobre colonias y territorios ocupados en nuestro hemisferio, declarando la voluntad de los

pueblos de América de que sea definitivamente eliminado el colonialismo, mantenido contra el sentir de los pueblos e igualmente la **ocupación de territorios.**

Posteriomente, durante la Tercera Conferencia Interamericana Extraordinaria de Buenos Aires, del 15 al 27 de febrero de 1967, se aprobó el "Protocolo de Buenos Aires" en el que se reforma la Carta de la OEA, a fin de imprimir al sistema interamericano un nuevo dinamismo que, por lo ya referido, requiere todavía nuevos reajustes para perfeccionarse el vital mecanismo de la **seguridad colectiva**, del modo como se prescribe en el inc. c) del artículo 2°, que manda "organizar la acción solidaria de estos (la paz y la seguridad del Continente) en caso de agresión". Porque, como acaba de verse, la agresión no solamente puede provenir del Este, sino también del Oeste. Motivo por el que ya se dice en el Brasil, que la estrategia geopolítica del continente sudamericano tendrá que ser "inventada de nuevo", de modo a contemplar situaciones hasta ahora no previstas por sus especialistas.

De ahí la necesidad de que, en el futuro inmediato, pasen a ser temas de análisis y estudio en congresos o seminarios iberoamericanos de juristas, militares, geopolíticos, estrategas o analistas de política internacional, etc., temas tan delicados y sugestivos como la reacción hemisférica ante la presencia hostil en su zona de seguridad de flotas extracontinentales para reconquistar posiciones coloniales. Algo que no puede ser observado impasible o pasivamente por potencias sudamericanas como la Argentina, el Brasil, Chile, Perú o Venezuela. Y si no ha llegado el momento de pensar en un **equilibrio continental** para hablar, asimismo, en igualdad de condiciones, con los Estados Unidos de América sobre los asuntos de interés hemisférico. Lo que sólo sería factible de concretarse alguna vez la idea de una Unión o Confederación de Estados Sudamericanos y renaciera la Federación Centroamericana con la eventual inclusión de Cuba, Haití y la República Dominicana, previa superación de los antagonismos políticos existentes y de las controversias limítrofes subsistentes entre nuestros Estados. Sólo así Iberoamérica podría ser interlocutora válida en los asuntos mundiales y su voz escuchada con respeto en los foros internacionales, pues está visto que la unión moral entre los Estados iberoamericanos no es suficiente.

Acaso un auspicioso paso para el efecto no constituye ya la significativa actitud iberoamericana asumida por el presidente brasileño João Baptista de Figueiredo, quien ha acortado su visita a los Estados Unidos como expresión de solidaridad con la Argentina y de disgusto por el alineamiento de Washington con el Reino Unido. Lo que, traducido en términos más sencillos, podría entenderse que el Brasil anhela que Iberoamérica sea intérprete activo y no pasivo de la historia en el quehacer mundial. Y ello, como integrante del mundo libre y en consonancia siempre con la amistad hacia los Estados Unidos.

(ABC Color, 16 de mayo de 1982)

¿QUINES SON NUESTROS AMIGOS?

El conflicto anglo-argentino hizo el mágico efecto de que perdiéramos interés o, por lo menos, que siguiéramos prestando atención a los auténticos focos de tensión mundial, como sin duda lo son las situaciones en Afganistán, Polonia, Oriente Medio y Centroamérica, como parece haber sucedido también en Estados Unidos y Europa Occidental, aunque en otro sentido. En nuestro medio, este fenómeno no resulta tan simple como pudiera parecer, sino que tiene connotaciones mucho más profundas en el marco de las confrontaciones Este-Oeste y Norte-Sur, que conviene analizar brevemente para extraer algunas aleccionadoras conclusiones.

Sabido es que Iberoamérica, salvo Cuba y Nicaragua, venía acompañando con pleno convencimiento la posición de Estados Unidos y el bloque occidental en su confrontación con la URSS y el bloque oriental, asistiendo inclusive las acciones de Washington en la vital área centroamericana. Pero he aquí que, súbitamente, Iberoamérica descubre que sus amigos del norte en realidad no lo eran en la medida que suponía y que los enemigos de sus amigos podrían algunas veces comportarse como amigos. Es así como Iberoamérica, siendo parte integrante del Mundo Occidental, se ve insólitamente enfrentada por la CEE y la OTAN que sin mucho trámite apoyan incondicionalmente a uno de sus miembros, el Reino Unido, primero contra la Argentina y luego contra todo el sentir iberoamericano. Posición que poco después asume también Estados Unidos, miembro inclusive del sistema interamericano y por tanto nuestro aliado. Y lo que es más sorprendente todavía, aquellos gobiernos a los que venía enfrentando política e ideológicamente, como Cuba y Nicaragua, pasan a ofrecerle el apoyo que el otro le niega, cualesquiera fuesen sus motivaciones, lo que desde luego merece analizarse por separado.

Como consecuencia de esta curiosa inversión de posiciones, surge el interrogante de lo que podría suceder todavía. Y si ampliamos

un poco más el espectro centroamericano, he de recordar que hasta el desencadenamiento de la crisis anglo-argentina, casi toda Iberoamérica venía acompañando el esfuerzo estadounidense por evitar el triunfo de los movimientos marxistas en la guerra civil salvadoreña, quienes son asistidos política y militarmente por Cuba y Nicaragua. Por entonces, Washington trataba de obtener el apoyo o por lo menos la comprensión de gobiernos iberoamericanos para fundamentar su actuación en el área, ya contestada por México, Cuba, Nicaragua y Grenada en nuestro hemisferio, y por Francia, Alemania, Holanda y otros de Europa Occidental. Entonces, el país con mayor predisposición para colaborar política y militarmente con Estados Unidos era precisamente Argentina, pero apenas Washington desacató la resolución del órgano de consulta de la OEA para alinearse con el Reino Unido y aplicarle sanciones económicas, las cosas cambiaron radicalmente. Superando las dificultades políticas e ideológicas existentes, Cuba y Nicaragua ofrecieron rápidamente – y del modo más efectivo posible– todo tipo de ayuda al Gobierno de Buenos Aires, creándose así una situación totalmente nueva en el ámbito americano y quizá más allá de él también.

Para más, cuando la CEE estuvo a punto de levantar sus sanciones económicas a la Argentina es nada menos que el secretario de Estado, Alexander Haig, quien presiona a su homólogo italiano Emilio Colombo para que no opusiera su veto a la prórroga solicitada por el Reino Unido, que al final sólo fue posible por una semana más. Actitud que extraña y desconcierta porque pareciera existir en él un dejo de amargura por el fracaso de su gestión mediadora entre los oponentes circunstanciales y un reiterado menosprecio hacia el sentimiento iberoamericano, ensanchando todavía más la brecha ya existente entre su país y los nuestros. Pienso, entonces, que si Estados Unidos y sus aliados de la OTAN hubieran empleado en su oportunidad igual tenacidad y energía para presionar a la URSS y sus satélites, probablemente habría fracasado la invasión soviética de Afganistán, acelerado el rescate de los rehenes estadounidenses de Teherán y disminuido o terminado la represión del Gobierno Jaruzelski al pueblo polaco. Pero cuando el cúmulo de energías es derivado contra su aliado iberoamericano, al que, para más, acompaña todo el subcontinente, existen motivos más que suficientes para que nuestros estadistas reflexionen seriamente sobre la consistencia de la amistad y la efectividad de las alianzas pactadas con las naciones del norte, pues demostrado está que sus intereses no son convergentes sino antagónicos.

Entonces, en la crítica coyuntura actual, me pregunto con quiénes contará desde ahora Estados Unidos para continuar desarrollando su política centroamericana, considerando que países como Argentina y Venezuela no tienen ya motivos políticos para continuar prestándole su colaboración frente a Cuba y Nicaragua. Se podrá alegar, con razón, que la problemática centroamericana –sobre todo de El Salvador– debe preocupar a todo el hemisferio. Pero también ha de reconocerse que ella afecta mucho más a Estados Unidos porque se trata de proteger su patio trasero, en el que se juega su propia seguridad en toda la estratégica área del Caribe que, como se sabe, desde hace ya algunas décadas está amenazada por la Cuba de Fidel Castro.

Por tales hechos, la pérdida de nuestro interés por los auténticos focos de tensión mundial es un fenómeno de profundas y graves connotaciones políticas y emocionales, pues puede tener consecuencias imprevisibles en el sentimiento iberoamericano para hacer frente al único y verdadero enemigo que son la URSS y sus satélites. Pero al unirse las ricas naciones del norte para imponernos soluciones militares al solo efecto de retenerse enclaves coloniales europeos, ignorando nuestras aspiraciones y hasta menoscabando nuestra unión moral, ¿qué motivos existen para continuar alineadas contra quienes, precisamente, en momentos críticos nos tienden la mano como acabamos de ver? Hecho que, sin duda alguna, merece profundas y serenas reflexiones por parte de los estadistas occidentales y, quizás, hasta algún género de reparación para superar la crisis de credibilidad ahora existente en el mundo iberoamericano hacia Estados Unidos, la CEE y la OTAN. Porque de no ser así, podría adquirir dimensiones dramáticas y proyecciones insospechadas el interrogante que ya inunda los órganos de opinión en nuestra naciones: ¿quiénes realmente son nuestros amigos?

En mi opinión, la sola duda resulta ya contraproducente, por lo que situaciones como las que ahora nos afligen deben disiparse cuanto antes y nunca más repetirse. En el interés de todos está que, por lo menos entre amigos de ideales y con mayor razón si somos aliados, sepamos comprendernos más y ser menos intransigentes en

la búsqueda de soluciones ecuánimes para dirimir nuestras diferencias circunstanciales. Europa Occidental y América toda se complementan mútuamente y difícil es suponer que uno de los dos continentes pueda existir separadamente si tuviera que hacer frente a la URSS y el bloque oriental. Nuestros amigos están en el norte, pero para seguir siéndolos deben comportarse como tales y también como aliados cuando lo son. Iberoamérica ya no debe ser considerada solamente como "furgón de cola".

(ABC Color, 23 de mayo de 1982)

LAS SECUELAS DE LA GUERRA ANGLO-ARGENTINA

El vertiginoso desarrollo de la cada vez más encarnizada guerra no declarada entre la Argentina y el Reino Unido, que ha alcanzado ya dimensiones insospechadas para el mundo, está llamado a producir necesariamente cambios substanciales en las relaciones interamericanas y en las de Iberoamérica con Europa Occidental, así como un vuelco espectacular de nuestros países hacia el bloque de países no alineados. Pespectiva que irá acrecentándose a medida que dura la conflagración por las islas Malvinas y perdure el incondicional apoyo de Estados Unidos y Europa occidental al Reino Unido, facilitando la asistencia de países socialistas a la Argentina y, consecuentemente, la indeseable internacionalización del conflicto.

Efectivamente, a esta altura de los acontecimientos y de la intensificación de las pasiones emergentes entre los pueblos y gobiernos de las partes beligerantes, como consecuencia de las pérdidas de vidas humanas y de los materiales bélicos, ninguna duda cabe ya del resentimiento de los países iberoamericanos hacia los Estados Unidos por la responsabilidad que le cupo en el desencadenamiento de la contienda. La que comenzó apenas anunciara Washington su desacato a la resolución de la XX Reunión de consulta de Cancilleres Americanos y su apoyo al Reino Unido, rematado con la aplicación de sanciones económicas a la Argentina. Posición que riñe con la historia de las relaciones interamericanas y la retrotrae al obscuro período comprendido entre 1826 y 1889, precisamente en el que se consume la usurpación de las islas Malvinas por los británicos y se constata los efectos negativos de la falta de unidad entre nuestras naciones. De ahí que, cualquiera fuese el resultado de esta infortunada guerra colonial, habrán de pasar muchos años para que de algún modo pueda restaurarse la confianza y la unidad entre Iberoamérica y los Estados Unidos.

En lo que a las relaciones entre Iberoamérica y la CEE respecta, gravemente dañadas por las injustas e ilegales sanciones aplicadas a

la Argentina en apoyo a la agresión militar del Reino Unido para recapturar las islas Malvinas, de las que fue desalojado el pasado 2 de abril, aunque podrían ser ellas restablecidas oportunamente, no será fácil que vuelvan a ser las que fueron. La unidad a ultranza demostrada por miembros de la CEE contra una nación sudamericana, al más puro estilo de la "Santa Alianza" gestada en 1815 entre Rusia, Austria y Prusia en aras de la confraternidad indisoluble de los reyes, para prestarse mutuo auxilio en toda ocasión, no resulta precisamente una evocación constructiva para el efecto. Sobre todo, si se tiene en cuenta que a ella adhirieron también España, Francia y moralmente Inglaterra, para así precaverse mútuamente contra cualquier revolución e intervenir contra los movimientos liberales y nacionalistas. Ahora, las naciones europeas occidentales, con las muy honrosas excepciones de España, Italia e Irlanda, manifiestan su incondicional solidaridad con el Reino Unido para facilitarle la recaptura de un enclave colonial en el hemisferio americano. Lo que una vez más sucede a pesar de la mentada doctrina Monroe, enunciada en 1823 por el quinto presidente estadounidense, para evitar que los continentes americanos sean en adelante considerados como susceptibles de colonización por ninguna potencia europea. Doctrina que, como ya se sabe, ha sido aplicada solamente para imponer la hegemonía estadounidense en el hemisferio y ahora, insólitamente, para que, con su propio apoyo, una potencia europea pueda restablecer a sangre y fuego su poder colonial.

Sin embargo, la heroica y ya legendaria resistencia argentina, consagrada a la faz del mundo por la hazaña de los pilotos de su Fuerza Aérea, reconocida por el propio adversario, vino a constituir un factor no previsto por los fríos estrategas y políticos anglosajones, y sus aliados europeos, que menoscabaron la mística voluntad de luchar de quienes defienden la heredad territorial. Así es como sufrieron tremendo fiasco los que pensaron que la sola presencia de la Royal Navy en las proximidades de las islas Malvinas produciría la rendición argentina, entre los que se cuenta el contralmirante John F. Woodward, y de quien pretendía forzar un desventajoso acuerdo diplomático, haciendo contínua alusión al tiempo que se agotaba ante el avance de la flota británica hacia el Atlántico Sur. Nadie pensó entonces que las lejanas aguas de las rocosas y casi desérticas islas podrían convertirse en cementerio para las orgullosas

unidades de la Royal Navy, aeronaves, infantes de marina y hasta de los famosos miembros de la Special Air Service (SAS), quienes tampoco imaginaron que serían protagonistas de una anacrónica guerra colonial cuando sólo esperaban realizar un exótico y placentero crucero militar a cambio de una generosa retribución monetaria.

En cuanto a la asistencia de países socialistas a la Argentina, por efecto de las sanciones occidentales, tiende a justificarse cada vez más por tratarse de su propia supervivencia y de la falta de alternativas válidas para evitarla. Con lo que se repetiría el craso error de los Estados Unidos cuando la Cuba de Fidel Castro recurrió a la URSS para hacer frente a las adversidades del momento. Sólo que esta vez el error sería mucho mayor, porque mientras Cuba es una isla, la Argentina es una potencia sudamericana con una importancia geopolítica y estratégica insoslayable, cuya sola resta para la defensa occidental en el Atlántico Sur constituiría un fracaso de dimensiones catastróficas para cualquier administración norteamericana. Y no se crea que la situación podría cambiar mediante la desestabilización –ya intentada– de la actual Junta Militar, pues a ella acompaña en la empresa de recuperación de las islas Malvinas la totalidad de los partidos políticos y movimientos de opinión existentes en el país. Ningún gobierno posterior, democrático o no, que se precie de patriota y pretenda subsistir en el poder podrá olvidar la deuda de sangre contraída con quienes están escribiendo páginas de heroísmo y de gloria sólo comparables con las que ya protagonizaron durante el siglo pasado San Martín y sus huestes libertadoras en el territorio sudamericano.

Pero si ya la situación creada es extremadamente grave por el error de la Administración Reagan, a quien fríamente se responsabiliza por la sangre derramada en defensa de la patria agredida, patria americana, al decir de Simón Bolívar, mucho más lo es la posibilidad de que Iberoamérica se aparte de los Estados Unidos y el Mundo Occidental para inclinarse al bloque de países no alineados. Lo que si por desgracia llegara a concretarse, obligaría necesariamente a un replanteo total de la geoestrategia política y militar occidental en todo el hemisferio americano, duplicándose la contribución de hombres y material bélico de los Estados Unidos en desmedro de Europa Occidental, para defender las vitales rutas del Atlántico Sur. De ahí que la respuesta de Washington a la nueva resolución de la

segunda etapa del órgano de consulta de la O.E.A. puede resultar decisiva para determinar su vinculación con ella y el TIAR. Ya no puede dudarse que la unidad continental en torno a la Argentina facilitará la cooperación militar interamericana contra el agresor que, si por desgracia debiera enfrentar también como hasta ahora a las armas estadounidenses, implicaría necesariamente que ya nada nos une y todo nos separa. Las secuelas de la guerra, entonces, serían todavía peores que la guerra misma.

(ABC Color, 30 de mayo de 1982)

EL DESPERTAR IBEROAMERICANO

El conflicto anglo-argentino, convertido en desbordante torbellino de pasiones, ha dejado al descubierto situaciones jamás imaginadas y mucho menos deseadas. Empero, si amargas son las conclusiones resultantes y aleccionadoras sus consecuencias para Iberoamérica, también deja al descubierto llamativas fallas de la diplomacia estadounidense y actitudes incoherentes de sus ejecutores –con la historia y los pactos regionales– que bien podrían servir para evitar sus efectos negativos en el futuro inmediato, por lo menos en lo que dice relación con la política hemisférica.

Desde el primer momento, en esta misma columna, el pasado 11 de abril, en el artículo intitulado "La batalla de las Malvinas", sostuve que "si Estados Unidos no adopta en esta emergencia una actitud ecuánime para evitar una conflagración bélica entre las partes involucradas, tendría mucho que perder frente a la América Latina". Sostuve, asimismo, que "la batalla de las Malvinas sólo debería tener lugar en el campo diplomático, en el que pueden hallarse fórmulas que, al tiempo de reparar la humillación sufrida por el Gobierno británico, satisfaga el fervor patriótico y el sentimiento nacionalista del pueblo argentino. No se justifica, ni económica ni materialmente la aparatosa ostentación del poderío naval británico sólo para obligar a una nación sudamericana a devolverle los despojos de su rapiña colonial".

Infortunadamente, así no lo entendió Alexander Haig, el duro general estadounidense, quien antes de sentirse y actuar como diplomático, actuó como militar con jurisdicción de mando sobre la Argentina y los demás países iberoamericanos. La ecuanimidad que yo esperaba jamás fue percibida por los miembros del Gobierno argentino, quienes sospecharon de su declarada neutralidad al sentir todo el peso de sus presiones para el retiro de sus fuerzas de las Malvinas. Posición que ni siquiera fue modificada al enmendarse

oportunamente el inicial error argentino de sostener que todo era negociable menos la soberanía de las islas, por el que las negociaciones diplomáticas debían conducir inexorablemente al reconocimiento de la soberanía. Es decir, errores existieron entre las partes, pero en magnitudes y consecuencias diferentes. La eventualidad de que pudiera existir un gran perdedor, los Estados Unidos, en el caso de ponerse al lado del Reino Unido para así alentar el desencadenamiento de las hostilidades bélicas, no podía ser solamente una deducción mía sino del propio Alexander Haig y su equipo de asesores, si es que los escuchaba.

La duda de que así fuese, surge al trascender públicamente la disputa telefónica registrada entre Jeanne Kirkpatrick, embajadora ante las Naciones Unidas, difundida primero por la revista "Newsweek", citando inclusive fuentes oficiales, y luego por el diario "The New York Times". Según estas, la señora Kirkpatrick, entre otras cosas, culpó al general Haig por "haberla apartado del proceso de la toma de decisiones, pese al hecho de que ella es la única de los altos funcionarios norteamericanos que tiene experiencia con Latinoamérica". De donde se puede deducir que el director de la política exterior sólo quiso escuchar a los que pensaban como él, si es que inclusive eso llegó a hacer, excluyendo deliberadamente a quienes en realidad conocían a fondo las sensibilidades latinoamericanas. Si bien, en su concepto, "los latinos eventualmente volverán a prostituirse con nosotros porque son, en su mayoría juntas de derecha, y juntas de derecha no se llevan bien con los comunistas. . ."

Aunque pareciera inverosímil que el general Haig se hubiera expresado con tales términos sobre los países latinoamericanos, no me cabe la menor duda de que lo haya hecho habida cuenta de su comportamiento durante el desarrollo de la crisis, exteriorizando con hechos patentes su total menosprecio hacia nuestros sentimientos y hasta las consecuencias emergentes para la unidad hemisférica al desacatar resoluciones del órgano de consulta de la O.E.A.. Además, la versión ampliamente difundida por tan conocidos órganos periodísticos no fue desmentida por ninguna de las partes involucradas en la reveladora disputa telefónica de 45 minutos. Por el contrario, la embajadora Kirkpatrick fue recibida por el presidente Ronald Reagan para tratar sobre el tema, en inusual audiencia por tratarse del feriado correspondiente al Memorial Day, el lunes 31 de mayo,

a poco de difundirse la versión periodística de marras. Pero ya antes, en otro de sus arrebatadores arranques de sinceridad, dio a conocer públicamente su despecho al declarar el domingo 30 en Nueva York que "en nuestro Gobierno no hay mucha gente interesada en América Latina", admitiendo haber disputado ásperamente con el Secretario de Estado la política de Estados Unidos de tomar partido por la Gran Bretaña en la guerra con la Argentina.

Entonces, la posición de la embajadora Kirkpatrick, aunque no ha sido oportunamente considerada y acogida en esta ocasión por el ocasional ocupante de la Casa Blanca, no es sin embargo una voz solitaria en los Estados Unidos, puesto que en el mismo sentido se han expreado miembros del Congreso y otras personalidades políticas o de gravitación en diversos ámbitos de la nación. Razón por la que no habría que generalizarse la opinión del equipo Haig, ni extremar las reacciones emocionales ya suscitadas en nuestro medio para alejarnos del gran país del norte, sino sencillamente alertarnos para pensar más seriamente en la perentoria necesidad de trabajar por la unidad de los países iberoamericanos, superando para el efecto aquellos obstáculos que nos separan. Si nuestra patria es América, como lo proclamó Simón Bolívar, más vale convenir que no tienen razón de ser nuestras disputas territoriales, nuestras diferencias políticas o rivalidades militares. Debemos tener plena conciencia de que desunidos jamás seremos debidamente considerados en el ámbito mundial y seguiremos siendo presa fácil de los imperialismos predominantes en todos los tiempos.

Entonces, si la crisis anglo-argentina ha servido para recordarnos los estragos que produce para la preservación de nuestros intereses políticos, económicos y territoriales la falta de unidad iberoamericana, o tan siguiera para ser tenidos en cuenta por el miembro más poderoso de nuestra organización regional, también debe servir para que aceleremos el proceso de nuestra integración económica y emprendamos con mayor empeño todavía el proceso de nuestra integración política. Estoy seguro que seremos mejores amigos de los Estados Unidos cuando podamos hablarles en igualdad de condiciones, oponer nuestro propio sistema de seguridad colectiva para disuadir nuevos intentos de agresión extracontinentales y hacer meditar seriamente al Estado o grupo de Estados que pretendan imponernos sanciones económicas en defensa de anacrónicos intereses

colonialistas. Sólo así evitaríamos que otros Haig lleguen a sostener en el futuro que nuestras sensibilidades no cuentan y son fácilmente superables porque volveríamos a "prostituirnos", se sobreentiende, por un puñado de dólares.

En conclusión, si la crisis anglo-argentina ha venido a descubrir los defectos de nuestra asociación con una superpotencia, ha tenido también la virtud de producir el despertar iberoamericano frente a las realidades de un mundo complejo, en el que sólo cuentan las grandes potencias detentadoras del derecho al veto en el Consejo de Seguridad de la ONU y, por tanto, con capacidad suficiente para paralizar los anhelos de una substancial mayoría de naciones si no contemplan sus propios intereses.

(ABC Color, 6 de junio de 1982)

¿RECUERDAN VIET–NAM?

Observando los acontecimientos diplomáticos y militares registrados durante la última semana en el panorama mundial, recordé la prolongada guerra de Viet-nam, donde se estrellaron, primero Francia y, después los Estados Unidos, estos últimos a pesar de su impresionante poderío militar y económico. Los lectores, con toda razón, podrían preguntarse a qué viene la evocación de Viet-nam en este momento, cuando árabes e israelíes luchan en El Líbano, y se intensifica la lucha entre argentinos y británicos en las rocosas y hasta hace poco apenas conocidas Islas Malvinas en el Atlántico Sur. Trataré, pues, de explicarme, dentro de las limitaciones de espacio en esta columna, comenzando por los acontecimientos diplomáticos.

En el Consejo de Seguridad de la ONU, hacia fines de la semana pasada, el Reino Unido, acompañado por otro tambaleante veto estadounidense, vetó el proyecto de resolución hispano-panameño de un alto el fuego en la guerra de las Malvinas. Las negociaciones preliminares para evitar este resultado negativo duraron varios días, pero, lamentablemente, no pudieron prosperar por la intransigencia británica al exigir una capitulación incondicional de la Argentina, alentada por el desembarque de sus tropas en Puerto Darwin y Goose Green en la Isla Soledad y la creencia de ocupar fácilmente Puerto Argentino, último baluarte de importancia en el archipiélago. Además, parecía haberse pretendido la rendición del gobernador militar argentino, general Mario Benjamín Menéndez, o permitirle que aceptara una retirada entre 10 y 15 días para no "humillar a nadie", antes de que el presidente Ronald Reagan viaje para asistir a la cumbre de Versalles, cerca de París, y realizara las visitas oficiales a Roma, Londres y Bonn. Así de simple eran las cosas.

Simultáneamente, la reunión de los países No Alineados de La Habana, de 94 miembros, respaldaba en su sesión del día 5 de ju-

nio a la Argentina, deploraba la presencia militar británica en el Atlántico Sur y exigía el "fin inmediato" del respaldo estadounidense al Reino Unido. Resolución que, como puede apreciarse, era incluso de tono más fuerte que la adoptada por la XX Reunión de Consulta de Cancilleres Americanos del pasado 29 de mayo.

Horas después, en el campo militar se produjo un hecho que sustrajo momentáneamente el interés mundial del conflicto anglo-argentino al anunciarse que las fuerzas combinadas israelíes de tierra, mar y aire invadieron El Líbano en acción de represalia por el atentado sufrido en Londres por su embajador Shlomo Argov, rebasando fácilmente las fuerzas de paz de la ONU en la zona. Llamó mi atención cómo esta vez el Consejo de Seguridad se reunió con inusual rapidez y aprobó, por unanimidad, el domingo 6 de junio, una resolución solicitando a Israel que retire sus tropas "inmediata e incondicionalmente" de El Líbano. Claro está que, para evitar el veto estadounidense, la resolución reafirma la integridad territorial del país invadido, pero urge también a un alto el fuego en el territorio libanés y "en la frontera entre El Líbano e Israel". Empero, en la sesión del día 8, cuando el Consejo de Seguridad consideraba una resolución que condenaba el desconocimiento de la anterior y exigía la detención de las hostilidades en un plazo de seis horas, ésta quedó paralizada por el veto estadounidense frente a 14 votos afirmativos. Con lo que queda fehacientemente demostrado cómo Estados Unidos utiliza diferentes ópticas para el tratamiento de los asuntos internacionales, sin consideración a los principios que dice sustentar sino a su interés político. Lo que resalta todavía más cuando, según un despacho de la agencia UPI fechado en Londres el 9 de junio, Alexander Haig hasta tuvo un problema de identidad al hablar con periodistas que lo indagaban a bordo de su avión acerca de la invasión israelí a El Líbano. "Nosotros no sólo perdimos un avión y un helicóptero ayer; se dice que otro avión fue derribado, un segundo helicóptero y varios vehículos militares", dijo al referirse a las pérdidas israelíes. De donde se infiere que toda Iberoamérica es para Haig mucho menos importante que el Reino Unido, e inclusive que Israel.

En cuanto a la paradojal situación producida en la Isla Soledad donde, asegura Londres, las fuerzas inglesas completaron un cerco en torno a Puerto Argentino, hace ya más de una semana que la premier Margaret Thatcher ordenó por primera vez el asalto final sin que nada sucediera. Recientemente, una vez más, anunció que dejó en manos de los comandantes la decisión del anunciado asalto final, aferrándose así a una definición militar del conflicto con la Argentina, aunque ésta no descarta todavía una solución diplomática basada en la retirada recíproca de fuerzas, de modo a entregar a una administración internacional provisoria el gobierno de las islas, mientras se negocia el problema de soberanía.

Sin embargo, la estrategia británica, a pesar del fracaso registrado, persiste en presionar psicológicamente a la Argentina para obtener su capitulación al reafirmársele el apoyo estadounidense, de la CEE y de la OTAN. Al mismo tiempo, para mantener a salvo de la temible Fuerza Aérea argentina a las unidades de su ya mermada Royal Navy, usualmente las mantiene fuera de su alcance internándolas solamente cuando la densa niebla lo permite. Sobre todo ahora que, según los indicios existentes, por la avería de sus protaviones no cuenta con la imprescindible cobertura aérea para proteger a sus fuerzas navales y terrestres en sus cabeceras de puente. Y en el propio frente de operaciones, las condiciones meteorológicas dificultan todavía más la movilidad de las fuerzas blindadas británicas, la artillería, sus infantes y paracaidistas, sacudidos por el fuerte viento polar, las lluvias y el terreno fangoso. Pero apenas mejora el tiempo y se despeja la niebla, la fulminante acción de la Fuerza Aérea argentina también infringe nuevas y devastadoras pérdidas a la Royal Navy, a sus fuerzas de desembarco y a las tropas que asedian a Puerto Argentino. Entonces, como es obvio suponer, la lucha promete ser árdua, prolongada y sangrienta como lo fue la guerra de Vietnam, pudiendo provocar un grave desgaste al Reino Unido, obligado, como está ahora, a renovar intermitentemente naves de guerra y de transporte, hombres, aprovisionamientos, combustibles y material bélico, incluídos aviones y helicópteros, para la lucha contra la Argentina, a 12.870 kilómetros de su territorio, en un continente hostil en cuyo trayecto sólo cuenta para su apoyo logístico a la isla de la Ascención. Situación todavía peor a la experimentada por los Estados Unidos para sostener sus fuerzas en Viet-nam, donde por lo menos contaba en el sudeste asiático con países amigos como Malasia, Formosa y Japón,entre los principales. Y todo esto, sin siquiera

tener la seguridad de que una vez producida la esperada victoria militar pudiera retener el archipiélago indefinidamente.

Así, la cruenta guerra del Atlántico Sur, en donde ya probablemente murieron más combatientes que habitantes tiene las Islas Malvinas, en modo alguno dará dividendos al Reino Unido. Aun produciéndose una derrota argentina, ni Occidente ni Estados Unidos pueden esperar nada de una resentida Iberoamérica. El propio David Owen, líder parlamentario del Partido Socialdemócrata británico, expresó el 1° de junio que es un error pensar que todo el conflicto de las Malvinas se arreglará con la toma de Puerto Argentino. "Una continuada posesión de las islas por parte de Gran Bretaña –dijo– casi con seguridad garantizará una batalla continuada y una guerra continuada". Entonces, ¿no es el momento ya de recordar a la Thatcher lo que sucedió en Viet-nam?.

(ABC Color, 13 de junio de 1982)

LA EVASIVA PAZ DE LAS MALVINAS

Los vertiginosos acontecimientos que condujeron a un intempestivo cese del fuego para negociarse los términos de la capitulación argentina en la desigual lucha sostenida contra las fuerzas del Reino Unido en Puerto Argentino, hizo pensar a muchas personas que se había llegado ya al fin de la lucha por la soberanía de las Islas Malvinas. Las cosas, sin embargo, como ya he advertido antes, no siempre resultan tan simples como pueden parecer a primera vista. Veamos por qué.

Antes, sin embargo, quisiera señalar que si bien era previsible el desenlace militar de la guerra no declarada, lo que realmente sorprendió fue la circunstancia en que llegó a producirse, dado que todavía se esperaba mucho de la encarnizada resistencia argentina, sobre todo, por la capacidad operacional de su eficiente Fuerza Aérea, a la que correspondió la mayor carga de la contienda. Razón por la que resulta comprensible la reacción emocional del pueblo argentino y de sus Fuerzas Armadas al conocerse el fin de la lucha, a sólo 24 horas de haberse anunciado la avería del crucero británico "Glamorgan" y las consiguientes bajas. Circunstancia sólo revelada posteriormente en el último comunicado del Estado Mayor Conjunto (EMC) en el que se reconoce la neta superioridad en medios y tecnología de las fuerzas británicas recién utilizadas en su ofensiva final. Hecho que, para ser más notorio todavía, fue revelada por la propia TV de Londres, propalándose que "el Gobierno de Margaret Thatcher contó con una ayuda de los Estados Unidos que fue decisiva para su victoria militar en la guerra del Atlántico Sur", según se reveló en una "historia secreta" del conflicto...

Entonces, no tenía razón de ser el sacrificio estéril de los bravos combatientes argentinos en el frente de operaciones como parecían desearlo otros jóvenes que manifestaron con violencia en la Plaza de Mayo para protestar por la capitulación. Estoy convencido de que a

las Fuerzas Armadas argentinas correspondió un rol extraordinario que sorprendió no sólo a sus avezados adversarios, sino a todo el mundo. Lo expresaron corresponsales de guerra británicos que estuvieron en el teatro de operaciones, quienes según un despacho de la agencia TELAM procedente de Londres el 14 de junio, coincidieron en destacar el heroismo y la capacidad combativa de los soldados argentinos que defienden Port Stanley. "Avanzar un metro en el frente equivale a sufrir muchas bajas humanas y de equipos", afirmó Leslie Dowd, quien señaló además en su despacho que "la resistencia argentina es terrible". Asimismo, otro periodista recogió declaraciones similares del propio general Jeremy Moore. De ahí la sorpresa registrada por el acelerado desenlace en la capital malvinense.

Pues bien, pasando ahora al fondo de la cuestión planteada, es decir, si el fin de la lucha armada en el archipiélago implica asimismo el fin del conflicto anglo-argentino sobre el problema de soberanía, desde ya me aventuro a expresar que éste se acentuaría todavía más de concretarse el restablecimiento de su anterior administración colonial, y que la lucha de reivindicación sólo pasa a una nueva fase. Bastará mencionar que el entonces presidente Leopoldo F. Galtieri, en su mensaje al país el día 15, si bien reconoció que el combate en Puerto Argentino "ha finalizado", no aludió a una rendición definitiva de las tropas argentinas. Previamente, el brigadier Basilio Lami Dozo, comandante en jefe de la F.A. declaró que no hubo capitulación , sinó que "es un episodio"... Además, está también el comunicado N° 166 del E.M.C. del día 16, en el que se especifica que se "concertó con el comandante de las fuerzas inglesas el cese del fuego, decisión que comprendía exclusivamente las acciones que se desarrollaban en el área de Puerto Argentino". Es decir, existía la impresión de que la lucha podría continuar todavía y quizá por eso en Londres se esperaba ansiosamente una garantía escrita de la Junta Militar, en la que conste que las hostilidades han terminado en todo el Atlántico Sur. Un despacho de AP, LATIN-REUTER, TELAM, AFP y EFE, fechado en Londres el mismo día, expresa que "los británicos temen que aunque las fuerzas argentinas se han rendido en las Falklands, los buques británicos sean atacados en el Atlántico Sur... el Gobierno espera que la recuperación de Port Stanley el lunes en la batalla final por las Falklands sea el fin de todas las luchas con Argentina y no el comienzo de una guerra de desgaste en la que

submarinos, buques de guerra y cazas de combate hostiguen las islas y los buques británicos". Lo que, de ser así, como ya expresé anteriormente, podría convertirse en una versión argentina de la guerra de Viertnam, aunque es poco probable que el nuevo Gobierno lo consienta estando pendiente la vía diplomática.

Corresponde ahora analizar brevemente la situación argentina, tanto en el plano interno como en el externo.

En el primero, no puede extrañar a nadie la reacción que el episodio militar ha producido en sectores de la población al verse frustrados los esfuerzos desplegados para retener a las Islas Malvinas bajo la soberanía argentina. Como suele suceder, la derrota ocasiona críticas a quienes se consideran responsables y vítores de euforia a quienes obtuvieron la victoria. Empero, las situaciones nunca son estáticas sino cambiantes, según el curso de los acontecimientos posteriores... Las críticas, como las expresadas por el líder de una fracción interna del radicalismo, Raúl Alfonsín, en el sentido de que "el Gobierno debe irse ya", tienen su contrapartida en otras basadas en la moderación y la prudencia como la del presidente de la agrupación, Carlos Contín, quien manifestó que "a las Fuerzas Armadas, vencedoras o con un revés en las Islas Malvinas, las hemos de recibir en triunfo porque han recuperado el prestigio del país". Expresiones que muy bien pueden condensar el estado de ánimo predominante en todo el país. Convendría, entonces, en mi opinión, que la Junta Militar considere seriamente si no ha llegado el momento de constituir un gobierno de unión nacional con la participación de líderes de los principales partidos políticos para dar consistencia cierta y definitiva a la nueva política internacional argentina y preparar el camino para el reencuentro con la democracia en un lapso de tiempo determinado.

En el segundo, estimo que la nueva política exterior argentina necesariamente tendrá en cuenta la postura asumida por los Estados Unidos en el conflicto con el Reino Unido, así como las sanciones de la CEE y la actitud de la OTAN; y por contrapartida, el respaldo recibido de los países iberoamericanos, del bloque de los No Alineados y del mundo socialista. Lo que podría proyectarse en la concertación de nuevas alianzas y en la obtención de nuevos mercados para los productos argentinos o la adquisición de material bélico para sus Fuerzas Armadas, por lo menos hasta que la legítima rebeldía

argentina obtenga la justicia —ahora escamoteada por la alianza de las grandes potencias— para el logro de sus aspiraciones nacionales. Por otra parte, el sacrificio en vidas humanas que acaba de consumarse constituye, sin duda, un hecho histórico que desborda sobradamente las fronteras argentinas para convertirse en una causa continental que sólo podrá enmendarse mediante una reparación igualmente histórica por parte de quienes impidieron que se extirpara el último vestigio colonial en tierra americana.

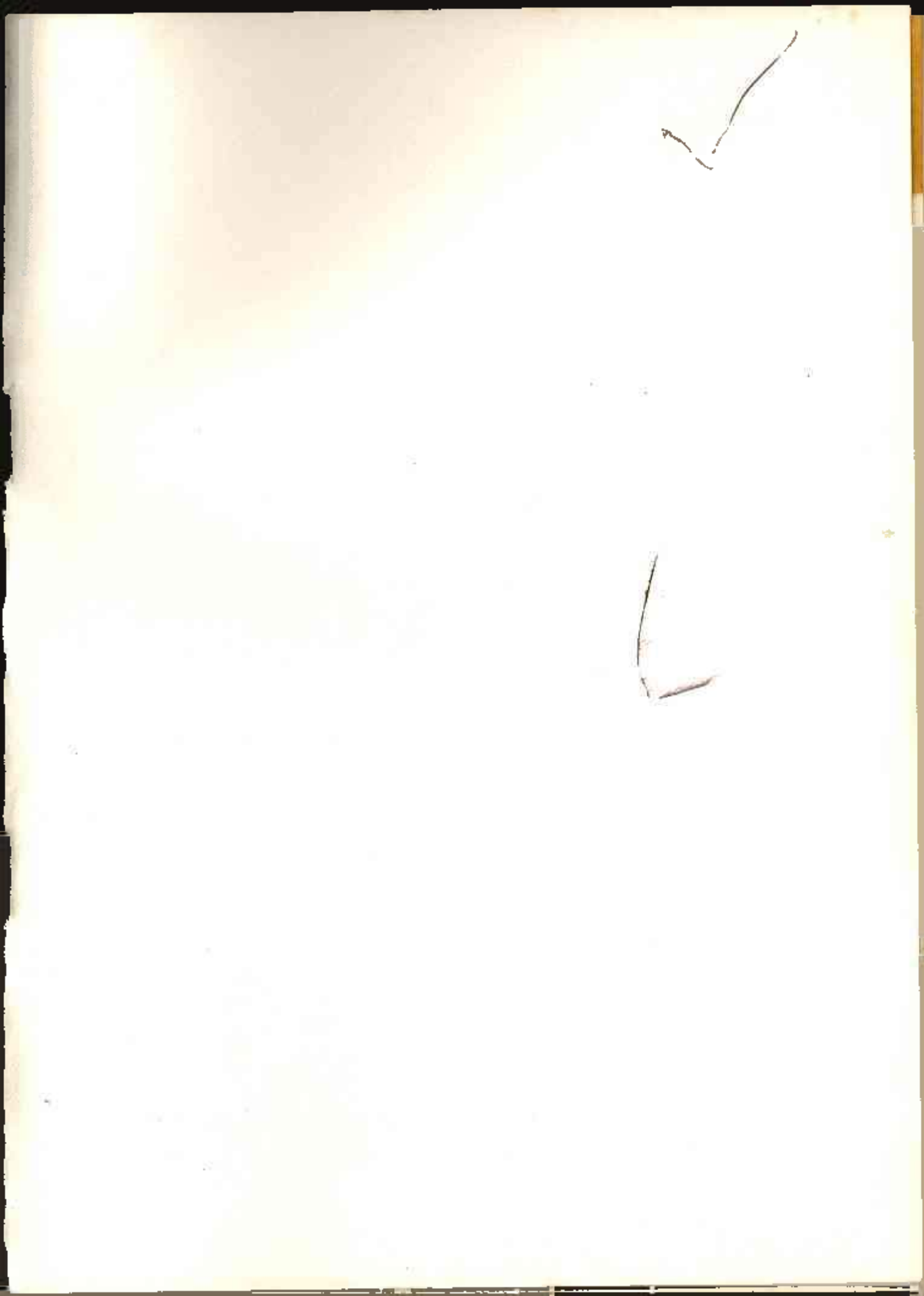
Para terminar, sólo me cabe señalar que el Reino Unido, si no pudo hacer solo la guerra, menos podrá hacer la paz. Y para lograrla, necesariamente deberá hacer concesiones por sí mismo o presionado por las necesidades de la alianza occidental.

(ABC Color, 20 de junio de 1982)

INDICE

Pág.

El 6 de julio de 1982
se terminó de imprimir
en los Talleres Gráficos de la
EDITORA LITOCOLOR
Cap. Figari 1115 c/Rca. de Colombia
Teléf. 203 741
Asunción – Paraguay



C59/1E

COMPROMISO DE HONOR

(RESUMEN)

En 1955 nace en Rincón del Atuel, un pueblo del sur mendocino, Juan, hijo único del matrimonio Cruz. En Rincón transcurre su niñez y allí concurre a la escuela primaria.

Entre 1969 y 1973 cursa el secundario en la ciudad de Mendoza, alojado en la casa de los padres de su maestra de 7ºgrado. En el Colegio Nacional inicia amistad con Luis Soler. Son como hermanos. Igual forma de sentir y pensar.

Cuando terminan el bachillerato, Juan ingresa a la Escuela de Aviación en Córdoba y Luis, a la Escuela Naval en Río Santiago.

Entre 1974 y 1977 ambos comienzan la carrera militar como Cadetes. En Buenos Aires,Luis conoce a Ana Laura, su novia. Se gradúan de Oficiales.

En 1978 Juan realiza en la E.A.M. el curso de aviador militar y Luis el viaje final de instrucción en la Fragata "Libertad".

En 1979 Juan es destinado a la IV Brigada Aérea, en Mendoza,para hacer el curso de piloto de caza y Luis a Puerto Belgrano. Se escriben; se encuentran en las vacaciones. En Buenos Aires, junto a Ana Laura, los tres comparten muchos momentos de feliz amistad. A fin de ese año se casan Luis y Ana Laura.

Juan visita a sus padres, en Rincón, muchos fines de semana.A pesar de su insistencia ellos no quieren abandonar su pueblo. Entre 1980 y 1981 se desempeña como piloto de escuadrilla de aviones A-4C, en la misma Brigada.

1982. Nace Juan Luis Soler, Juan es su padrino. Guerra de Malvinas. Su Escuadrón despliega a San Julián. Allí conoce a Patricio Lynch Balmaceda y a su esposa. El es un próspero estanciero y comerciante lanero, chileno, nacido en Puerto Montt, casado con una joven de Temuco y radicado en San Julián desde hace muchos años, donde se naturalizó ciudadano argentino.

El matrimonio Lynch le cobra afecto filial, les recuerda a su hijo Carlos, fallecido hace 3 años en Australia, adonde había ido a buscar otra suerte.

El 1º de Mayo se inician los ataques ingleses. Bautismo de fuego.

Sus padres, "prendidos" a la radio sufren la misma angustia de muchos padres y familiares de los combatientes.

El 2 de Mayo: hundimiento del Belgrano. Muere Luis, su amigo. Su escuadrilla ataca al "Invencible", él es uno de los dos que pudieron regresar. Participa en otras misiones.

Termina la guerra. Dolor y frustración. Ana Laura vuelve a la casa de su familia, con su hijo. Juan la visita. Le promete cuidar de ellos y ayudar en la educación de su ahijado.

Junto a otros oficiales combatientes, son invitados a dar charlas en unidades españolas. A fines de ese año pierde a sus padres, en un accidente de ómnibus.

1983. Atraviesa por un período de gran depresión. Pide la baja. Como siente un profundo amor por la Patagonia, vuelve a San Julián. Patricio lo recibe en su casa. Juan colabora en el manejo de la empresa.

1984/89. Cursa Ingeniería Electromecánica e Inglés en Comodoro Rivadavia. Patricio costea sus estudios. Se sigue escribiendo con Ana Laura. Se recibe. Regresa a San Julián.

1990. Les refiere a Patricio y su esposa, su deseo de viajar a Malvinas. Quiere visitar la tierra por la que lucharon y murieron tantos camaradas y también estudiar la posibilidad de negocios con la lana, con la Falkland's Islands Company (FIC).

Con Patricio conciben un plan para facilitar su propósito. Aquél ya hace 20 años que no visita chile. Llevan a cabo varios viajes juntos a Temuco y Concepción, donde Andrés Sepúlveda Carreras, conocido de Patricio, tiene otra empresa lanera.

Para conseguir documento de identidad chileno lo presenta como su hijo Carlos (que había nacido en Temuco). Ya tiene formalmente la identidad de Carlos Lynch Balmaceda, para los chilenos. En San Julián seguirá siendo Juan Cruz.

Va a Buenos Aires, a Ana Laura le confiesa su intención de viajar a Malvinas y lo de su falsa identidad, de lo que deberá guardar secreto.

Por esa razón -explica- no tendrá más noticias suyas, hasta su regreso, dentro de un año o un poco más. Hay una emocionada despedida entre los dos, máxime en él, que íntimamente piensa que el tiempo, quizás sea mucho mayor.

Vuelve a San Julián, también se despide con mucha pena de sus padres adoptivos, por el temor de no encontrarlos cuando regrese, si tiene suerte de que ello ocurra. Les deja en custodia sus verdaderos documentos de identidad y algunas pertenencias.

Viaja a Punta Arenas. Consigue empleo en la "Royal Star", la compañía naviera que realiza los cruceros mensuales a Malvinas.

1991/92. Realiza varios viajes a las islas, contratado como auxiliar maquinista. Siente la emoción propia de quien pisa por primera vez la tierra tan querida. Traba amistad en Stanley con oficiales de la Royal Navy.

Gestiona que lo contraten los marinos ingleses, como ingeniero de mantenimiento, de los buques de la flota que llegan a Stanley. Logra su objetivo. Reside en un pequeño hotel. Vive la vida de los isleños. Conoce a Louise una chica Kelper, hija de uno de los socios importantes de la FIC. Inicia los contactos entre ésta y la empresa de Sepúlveda Carreras en Concepción, "La lanera del Pacífico".

A Louise y su hermano les inculca el deseo de abandonar las islas, para irse a vivir en Concepción, una existencia de mejor porvenir.

Tiene oportunidad de visitar el cementerio argentino, cerca de Darwin. Allí ante 231 cruces blancas se compromete a seguir hasta el fin, el propósito que ya ha terminado de dar forma en su corazón. Allí nace su "Compromiso de Honor".

Un día, en el puerto, se declara un incendio en una nave. Juan, en un acto de arrojo, salva la vida de 2 tripulantes, que asfixiados habían quedado encerrados en sus camarotes.

A su pedido, el Capitán le promete recomendarlo, como recompensa, para ser incorporado en una base naval en Inglaterra. Le confirman el nombramiento con carácter provisorio como Ingeniero de Mantenimiento.

Se despide de Louise y su hermano, quienes junto a otros jóve-

nes, ya han hecho viajes a Chile. En algunos de ellos, ha nacido el deseo de emigrar. Louise ya se escribe con un hijo de Sepúlveda Carreras.

1993. Presta servicios en Portsmouth, apostadero del "Invencible". Conoce a algunos de los tripulantes que participaron en la guerra del '82. En una oportunidad consigue que uno de ellos, en su casa, le cuente que después del ataque del 30 de mayo, el portaviones quedó con importantes averías a causa del impacto del Exocet y las bombas recibidas; que murieron 8 tripulantes y hubo muchos heridos y que de regreso a Inglaterra, para evitar que se conocieran los daños , que tanto dolían al orgullo británico, fue reparado en secreto en la Base Naval de Norfolk, en EEUU, entre mediados de agosto y los primeros días de setiembre. Le da también el nombre de un suboficial americano, Jim Patterson, que trabajó realizando soldaduras en el casco y de quien se hizo amigo y estuvieron escribiéndose hasta el año pasado.

Juan, para no despertar sospechas, retiene mentalmente la dirección de Patterson, que ha leído en un sobre con fotografías que le mostró su anfitrión. El Sargento Patterson las había sacado, a pesar de que estaba prohibido.

Pensando en su objetivo principal, para mantener entrenamiento de vuelo, se hace socio de un aeroclub en Exeter.

1994. Renuevan su contrato por 2 años. Espera paciente la oportunidad en que el "Conqueror", verdugo del "Belgrano", llegue a Portsmouth para algún trabajo o inspección. Después de varios meses en que ha ido ganando en concepto ante sus superiores, por sus conocimientos y responsabilidad; en setiembre se produce la visita esperada.

Como estuvo planificando el atentado durante tanto tiempo, la operación tiene todos los detalles calculados y preparada perfectamente su coartada. Una noche introduce en el submarino cargas de explosivo plástico y un sistema detonador a control remoto.

Produce el atentado en un momento en que se habían estado sucediendo otros, llevados a cabo por miembros del IRA. La explosión, ayudada por combustible diseminado estratégicamente, provoca un gran

incendio que inutiliza definitivamente a la nave. El hundimiento del "Belgrano" había sido vengado!

Hecha la investigación, a pesar de lo exhaustiva, no se consiguió sacar conclusiones que permitieran descubrir la autoría. Para la mayoría, fue un ataque del IRA. Nadie en ese momento relacionó al "Conqueror", con su protagonismo en las acciones del '82. En realidad, casi nadie. El Teniente Thorn del Servicio de Inteligencia de la Base y, a quien Juan no cayó bien, después de cierta reunión, por celos de polleras, que se explicará más adelante, tenía una particular desconfianza en ese ingeniero chileno, de formas y comportamiento tan "militares", tan parco y cuya venida a Inglaterra no le parecía tener una explicación convincente. Continuaría investigando por su cuenta, por que además, el informe preliminar de la comisión de peritaje, no había conseguido despejar sus dudas.

Cuando Juan es interrogado, como todos los miembros de la Base, a pesar de su aparente inocencia, ciertas respuestas acerca de su vida anterior, en Chile, no convencen del todo a Thorn. A éste le intriga sobremanera el pasado en blanco de Juan. No hay indicios de familiares, ni de amigos; no recibe correspondencia. Continuando con su propósito, tratará de obtener información no oficial sobre la vida de Carlos Lynch en Temuco y Concepción (Juan declaró que había estudiado en la Universidad de esta ciudad).

El motivo personal de la inquina de Thorn venía, porque en una de las últimas reuniones sociales en el Club de Oficiales de la Base, Juan había estado galanteando a Elaine y ésta pareció corresponderle.

Elaine era hija del Comandante del Area Naval Sur, el Comodoro Powell y Thorn la pretendía. Con el tiempo, Juan había desplazado a Thorn completamente en las preferencias de Elaine. Salían juntos muchas veces, visitaba su casa, donde a veces disputaba una partida de ajedrez con el Comodoro.

Después de compartir con Elaine y su padre mucho de su tiempo libre, consigue de Powell la promesa de traslado al Taller Aeronaval de Yeovilton, el próximo año, como había sido su solicitud.

1995. El Taller funciona en la base naval del mismo nombre, cerca del Canal de Bristol y en ella tienen asiento los escuadrones 800º

801º, 809º y 899º de aviones Sea Harrier, que actuaron en Malvinas.

Por fin había llegado a destino! Allí estaba el objetivo central de su misión. En el museo de la base, tenían el Pucará A-549, junto a otras aeronaves argentinas, (y 2 helicópteros ingleses) traídas desde Malvinas como trofeos de guerra; 2 aviones de la Armada y 2 helicópteros del Ejército.

El pase a Yeovilton aumentó las dudas de Thorn acerca de la conducta de Juan, quien siguió visitando a los Powell y saliendo con Elaine.

Cierto día llega carta de Louise desde Concepción: se ha casado con el hijo de Sepúlveda. Otros jóvenes también se han radicado en Concepción y en otras ciudades de Chile. Los negocios de la FIC con "La lanera del Pacífico" han cobrado gran impulso. Ahora la Royal Star hace 3 viajes mensuales entre Stanley y Punta Arenas.

En abril, Juan después de varias conversaciones llevadas a cabo con mucha astucia y paciencia, convence al Comodoro Powell, de la necesidad de realizar tareas de mantenimiento en los aviones argentinos, para que no se degrade su condición de servicio.

Oportunamente, el Director del Museo recibe la orden de tomar al efecto, las medidas necesarias. Estas debían realizarse cada 30 días y durante los fines de semana para no entorpecer las actividades normales.

Hace amistad con el personal del equipo responsable del mantenimiento, quienes por comodidad y dada la disposición de Juan le van dejando prácticamente en sus manos todos los trabajos: rodaje de los motores, prueba de los circuitos, carreteo por las calles auxiliares, etc. Esto le permite ir poniendo de a poco al Pucará en una aceptable condición en servicio (en algún caso sacrificando a los otros aviones argentinos). Ante la curiosidad que despierta su casi "excesiva" preocupación en la tarea, responde que conoce que hacia fin de año, los mandos tienen intención de mostrarlos en vuelo en una ceremonia especial.

En setiembre, ya conoce todos los detalles de funcionamiento de la base en días domingo, y de exprofeso, empieza a simular ante

Elaine y su padre, ocasionales episodios de amnesia.

En esos días, en el Comedor del Club de Oficiales se encuentra con un grupo de aviadores navales españoles que está terminando un curso de adiestramiento en Yeovilton. Uno de ellos, el Capitán Antonio Medina Méndez, lo reconoce.

Cuando están a solas, ante la pregunta de Medina, le confiesa su plan: secuestrar y llevar en vuelo a España el Pucará, para su posterior traslado a Argentina. En sucesivos encuentros convienen una clave de códigos para las comunicaciones telefónicas futuras.

Juan le pide que avise al Agregado Aeronáutico Argentino en Madrid, acerca de su propósito y que consiga de las autoridades en Buenos Aires, un avión C-130, esperando en la base del Ferrol, que Medina sugirió, para el día que él oportunamente comunicaría, estimado en principio para fines de octubre, principios de noviembre.

Asimismo, le pide al Capitán español que traten de conseguir por medio de camaradas, en EEUU, las fotos, o los negativos mejor aún, en poder del Sargento Patterson.

Thorn, recibe a comienzos de octubre, información de la Universidad de Concepción, dando cuenta que allí no ha cursado estudios ningún alumno Carlos Lynch Balmaceda. Se traslada secretamente a Yeovilton, donde aprovechando la ausencia de Juan, requisa su habitación. Allí le llama la atención de que además de las cartas de navegación y procedimientos de los aeródromos de la zona, necesarios para su actividad como piloto civil, tenga marcadas las coordenadas de algunas bases del norte de España y que posea un equipo de navegación satelital manual (GPS).

Juan, que en días posteriores descubre accidentalmente la presencia de Thorn en Yeovilton, nota que del lugar donde celosamente escondía algunos recuerdos, ha desaparecido una fotografía donde estaba con Ana Laura y Juan Luis.

A su vez, Elaine le cuenta que Thorn les ha estado haciendo últimamente muchas preguntas a su padre, sobre él.

Ante esas evidencias, Juan anticipa su plan para el 15 de octubre, un domingo. El día viernes anterior, por la tarde trata de comunicarse infructuosamente con Medina. Según el mensaje grabado en

el contestador automático, viajó con la familia a pasar el fin de semana en Burgos. Juan, no obstante, deja la información de sus intenciones.

Con artimañas convence a Elaine para que el domingo, por la tarde, Thorn concurra a su casa, invitado por su padre a jugar unas partidas de ajedrez, donde él también participaría.

Ese día 15, realiza las tareas en forma habitual. Invita al operador de torre de vuelo con un café, como ha estado haciéndolo últimamente. Ante su curiosidad por el adelanto en la fecha de las pruebas, lo convence diciendo, que ahora está ordenado que sean quincenales, también le reitera su confesión de "algún día dar una vuelta con el Pucará". En un momento de distracción coloca un somnífero en su pocillo de café.

Para sorpresa de algunos pocos presentes en la base, escuchan el ruido de los motores del Pucará a plena potencia y luego su despegue, haciendo un viraje hacia la derecha, hacia el canal.

Simultáneamente, al correr afuera del Casino, sorprendidos notan una columna de humo saliendo del hagar-museo, producto de un incendio, cuyas llamas ya se elevan sobre los techos vecinos.

En la casa del Comodoro Powell, como ya han pasado 2 horas del momento en que tendría que haber llegado Juan, Thorn preocupado llama a la base; allí le confirman la novedad del despegue ocurrido hacía una hora.

Los helicópteros de Búsqueda y Rescate salen muy demorados a cumplir su tarea. Por el informe de testigos se dirigen primero al canal, donde Juan para despistar ha eyectado el asiento trasero y un paracaídas.

Thorn recordando lo de las coordenadas de las bases españolas, trata de convencer a las tripulaciones de búsqueda,que ese puede ser el destino que tenga el vuelo; pero no tiene éxito, el Jefe a cargo del Operativo de "rastrilleo", mantiene el canal como la zona a sobrevolar, sólo por 30 minutos más, dada la falta de visibilidad.

Mientras tanto, sobre el mar Cantábrico, con las últimas luces del día, a ras del agua, soportando un intenso frío en las manos y en el rostro, por la falta de cúpula, a 200 millas del Ferrol, Juan

comprueba que no le alcanzará el combustible para llegar. Decide entonces poner un motor en bandera; estaba volando con un viento de frente, superior al que había supuesto.

Aferrado a las indicaciones del GPS y sin radio ni instrumental porque quedaron fuera de servicio después de la eyección, siente el mismo temor que cuando volaba en Malvinas. Comienza a rezar.

A 120 millas de su punto de arribo, casi en total oscuridad, distingue la silueta de un C-130 que volando sobre él, trata de llamar su atención con movimientos bruscos de las alas. El hace lo mismos, dando su comprendido. Cuando el Hércules se acerca, nota los emblemas españoles.

El C-130 da potencia para indicarle a Juan que navegue en formación. Así unido espiritualmente a su guía, es conducido con seguridad a la pista del Ferrol, donde aterriza con unos 50 litros de combustible solamente.

En la base lo esperaban el Jefe de la misma, el Agregado Aeronáutico Argentino, Medina y muchos otros pilotos que lo vivaban con gran entusiasmo.

Medina le explicó que debido a que al chico menor le había venido mucha fiebre, a los 100 Km de camino, decidieron volver y así fue como se enteró de su mensaje. Además completando ese momento de alegría, le hizo entrega de los negativos de las fotos de Norfolk que hacía una semana había recibido de EEUU.

A las dos horas de su llegada también aterrizó el C-130 argentino con los técnicos y los utilajes para el transporte. Esa noche trabajan febrilmente en el desarme y acondicionamiento del Pucará.

A las 8 y 30 del lunes despegaban para Argentina.

El abrazo que unió en la despedida a Juan con el Capitán Medina, pareció interminable. Este le prometió una visita en Buenos Aires, ¡ en San Julián!, corrigió.

En los diarios de la mañana, aparecía un despacho de la UPI fechado en Londres, donde daba escuetamente la noticia del robo de un avión por autor desconocido, en aparente estado de alteración de sus facultades mentales y desaparecido en el Canal de Bristol.

Agregaba que el avión era uno de los que se habían traído de las Islas Falkland después de la guerra del '82, perteneciente a la FAA.

Asimismo, siguiendo la cadena de mandos en el Ejército del Aire de España, se recibía un cable solicitando desde el Ministerio de Defensa Británico información de un avión Pucará secuestrado en Yeovilton, que pudiera haber aterrizado en alguna base de España. La respuesta evacuada de inmediato fue de resultado negativo.

1996. Juan y Ana Laura despiden a Juan Luis que viaja de San Julián a Río Gallegos para ingresar al Colegio Nacional.

El Cónsul Chileno transmite al matrimonio Lynch, la comunicación recibida en Santiago desde Inglaterra, dando por desaparecido a su hijo Carlos en un accidente de aviación, en la base aeronaval de Yeovilton, el día 15 de octubre de 1995.

En algunos diarios de Inglaterra, EEUU, Francia y España, se publican las fotografías que el Sargento Patterson, ya fallecido, sacó al "Invencible" en Norfolk, en agosto del 82, mientras se le efectuaban las reparaciones a los daños sufridos durante la guerra contra los argentinos, enviadas en forma anónima.

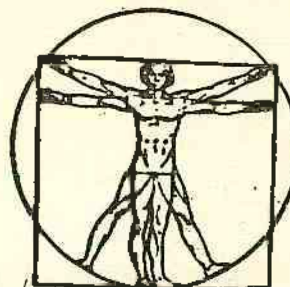
Inglaterra, ante la creciente despoblación de las Islas Falkland, sobre todo por parte de los jóvenes, el fracaso de la exploración petrolífera y los costos del mantenimiento de las fuerzas militares de ocupación, a través del Canciller del nuevo gobierno laborista, ha aceptado la invitación de su par argentino para iniciar conversaciones, acerca de las condiciones necesarias, para levantar el "paraguas protector" de la cuestión soberanía.

Las islas Georgias y Sandwichs del Sur mantendrían por ahora su actual status de hecho.

El Pucará A-549 fue llevado al Museo Nacional de Aeronáutica y el Espacio. Inglaterra nunca modificó la versión de su informe oficial.

FIN

SECRETO



Informe confidencial de circulación limitada, suministrado por gallup uruguay s/a previo contrato de suscripción para uso exclusivo del suscriptor.

gallup uruguay s/a

Río Negro 1308 / Montevideo

Tel. 91 56 22 / Cables: IUDOP

TELEX : IUDOP UY 6582

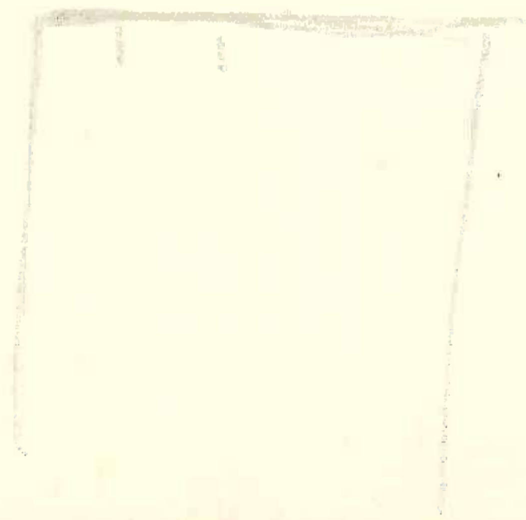
índice gallup de opinión publica



* EL CONFLICTO MALVINAS-FALKLAND
* OPINION DE LOS PAISES SUDAMERICANOS
* TRANSPORTE URBANO

OP. 327

C59/1F



Dos temas solamente se desarrollan en esta edición del Indice Gallup de Opinión Pública. Uno de ellos de interés local refleja los juicios y opiniones de la población de Montevideo, respecto de los servicios colectivos de transporte en dicha ciudad.

El segundo, de interés internacional, corresponde a las reacciones de la opinión pública respecto de la ocupación de las Islas Malvinas o Falkland, por parte de las fuerzas armadas de la República Argentina. En este último estudio se reproducen no sólo las opiniones recogidas en Uruguay sino también en ocho paises sudamericanos, incluida la propia República Argentina.

EL INCIDENTE DE LAS MALVINAS

La crisis de las Malvinas, alcanzó al gran público, cuando diarios y radios del dia 2 de abril comunicaron que tropas argentinas, habian desembarcado esa madrugada en el archipiélago.

Pero los sucesos que dieron lugar a esta ocupación y las batallas diplomáticas, aéreas y navales que continuan en el momento de la publicación de éste, habian comenzado 500 años antes. Por considerarla de gran interés se reproduce a continuación parte de la Cronologia Histórica, publicada por el diario "El Dia" de Montevideo.

1519 - Hernando de Magallanes, al servicio de España, se aproxima a cincuenta millas de las islas para internarse en el canal interoceánico que llevará su nombre.

1526 - Loaysa, al servicio de España navega, según consta, por esas latitudes.

1550 - Hay evidencias que en esta época el archiélago y las costas de la patagonia eran conocidos por navegantes españoles, portugueses e ingleses y los mapas de América publicados por diversos cartógrafos las indican con distintos nombres.

1578 - El famoso pirata Francis Drake cruza el estrecho de Magallanes, para realizar sus incursiones en el Mar Pacífico, sin percatarse de la presencia de los desérticos territorios malvinenses.

1592 - El capitán inglés John Davis, comandante de uno de los buques de la escuadra inglesa enviada al Pacífico, da la primer noticia clara de la presencia de las islas. Su hallazgo se debe al infructuoso intento de entrar en el Canal de Magallanes.

1600 - Al marino holandés Sbald de Weert, se le atribuye el descubrimiento de las islas.

1690 - El capitán John Strong bautizó la isla con el conocido nombre inglés tomado del vizconde Falkland, tesorero de la marina.

1700?- Los marinos franceses del puerto de Saint-Malo, dedicados a la caza de focas y frecuentes visitantes de la zona en el siglo XVIII, llamaron a las islas "les iles Malouines", de donde toman su nombre actual castellanizado de Malvinas. A los franceses se les atribuye la introducción del ganado vacuno.

1751 - Se crea la Gobernación de Montevideo que tiene jurisdicción hasta los mares del Sur, por lo cual la flota de las Malvinas dependerá del Apostadero Naval de Montevideo.

1764 - El marino francés Bougainville estableció una pequeña colonia francesa en la Falkland Oriental (Isla de la Soledad)(Port. Louis).

1765 - El marino inglés John Byron habia realizado un estudio completo de la Falkland Occidental a la vez que observado un buen fondeadero en la isla Saunders, al cual llamó Port Egmont.

1766 - El Cap. Inglés Macbride establece una colonia británica de 100 personas.

1767 - Es entregado a España por el pago de una suma equivalente a 24.000 libras, y pasa a denominarse Puerto Soledad.

1770 - Una fuerza española conmina a los colonos británicos a que abandonen Port Egmont. En ese momento y por tal motivo los españoles y británicos están a punto de ir a la guerra. Los ingleses argumentan que desde 1748 tenían derechos sobre las islas.

1771 - Los españoles devuelven Port Egmont a Gran Bretaña, después de cuidadosas negociaciones.

1774 - Gran Bretaña abandona la colonia por razones económicas, dejando, como era costumbre en la época

una placa de plomo con la leyenda que las islas Falkland "pertenecen por derecho y propiedad" al rey Jorge III.

1811 - Elio, Virrey del Río de la Plata, debe enfrentar el movimiento independentista retirándose a Montevideo y ordena al gobierno español en las Malvinas Gerardo Bondas, que abandone la plaza y concurra con sus efectivos a reforzar Montevideo..

1820 - El gobierno de Buenos Aires, ya independizado de España, envia a Daniel Jewit, como primer Gobernador argentino en las islas.
Al llegar éste hace una revista de más de 50 buques extranjeros diseminados en las islas--ingleses y estadounidenses- que se ocupaban de pesca y faena de ganado..

1821 - El nuevo gobernador iza la bandera argentina en Puerto Soledad y establece la prohibición de pesca y faena, bajo pena de detención y remisión a Buenos Aires para ser juzgados a quienes no acaten.

1823 - El gobierno argentino otorga la concesión de usufructuar los beneficios económicos de la zona a un viejo combatiente criollo ex blandengue, don Jorge Pacheco.

1823 - Pablo Areguatí, reemplaza como segundo Gobernador argentino a Jewit.

1826 - Luis Vernet, funda colonia en Pto. Soledad.

1828 - Luis Vernet adquiere títulos de propiedad sobre tierras de la isla por acuerdos con Pacheco y contribuye también a la tarea de hacer respetar los derechos concedidos y comienza la colonización de las otras islas, combatiendo a los navíos extranjeros que cazaban y pescaban en la zona.

1829 - Luis Vernet es nombrado gobernador en Malvinas y adyacencias hasta el Cabo de Hornos sobre el Atlántico. Este elabora un cuidadoso y elogiado informe sobre las distintas posibilidades de riqueza que ofrecen estas islas,

1830 - Se realiza el primer matrimonio de una pareja de argentinos en territorio de las islas, hecho efectivo por el Gob. Vernet. Se trataba de Gregorio Sánchez, de Santiago del Estero, y Victoria Enriques, de Buenos Aires

1831 - El navío de guerra estadounidense Lexington, destruyó el Puerto Soledad, en represalia al apresamiento de tres buques de su misma bandera que Vernet había realizado por desobedecer sus órdenes de pescar y cazar en la zona.
Silas Duncan, capitán del Lexington, toma las islas, aprisionando colonos, a su vez proclama que las Falkland no pertenecen a ningún gobierno y quedan una vez más sin autoridad visible.

1833 - El 2 de enero el navío de guerra británico "Clío" capitaneado por Onslow toma por la fuerza las Malvinas, aprovechando el desorden e indisciplina que reinaba desde la proclama de Silas Duncan. La guarnición argentina se retiró manifestando su protesta.
Se entablará entonces una doble contienda diplomática que llegará a nuestros días.
Una con Estados Unidos, por la destrucción del puerto Louis y otra ante Inglaterra por la violación de soberanía que significaba el establecimiento en el lugar.

1840 - Se calcula entre 50.000 y 100.000 cabezas de ganado vacuno existente.

do vacuno existente.

1841 - El gobierno británico nombra un teniente gobernador de las Islas Falkland, que hasta ese momento estaban bajo el mando de un oficial naval. Se aprueba una subvención económica a la colonia.

1851 - Se crea la Falkland Islands Company, que jugó un papel importante en el desarrollo de la zona, siendo la mayor compañia comercial y poseedora de tierras.

1869 - La isla es arrendada a ocho personas que se dedican a la cria de lanares.

1884 - Se publican cartas geográficas, que estudia una comisión dirigida por el ex presidente Mitre, donde aparecerían las Malvinas como territorio argentino.

1927 - Argentina ha mantenido reclamaciones permanentes en cuanto a sus derechos sobre las Islas Falkland, en esta oportunidad reclama para sí, por primera vez Georgia del sur. Posteriormente reclamará también las Sandwich del Sur.

1947 - El Reino Unido ofreció someter la disputa sobre las reclamaciones argentinas a las dependencias de las Islas Falkland al TRibunal Internacional de Justicia.

1955 - El gobierno británico solicitó unilateralmente al tribunal que pusiera remedio a las intrusiones contra la soberania británica en las dependencias por parte de Argentina y Chile. Estos paises se negaron a someterse a la jurisdicción del tribunal en esta cuestión.

1959 - Se firma el tratado del Antártico, que es ratificado el año siguiente en virtud del cual todos los paises signatarios convinieron que todas las reclamaciones territoriales relativas a la zona al sur de los 60°de latitud sur quedarian "congeledas".

1975 - El gobierno británico realiza un estudio económico sobre las islas a fin de establecer las reales posibilidades y establecer los mejores procedimientos para su desorrollo y aprovechamiento..

1976-77- Se estimaba que habia en la isla alrededor de 638.000 cabezas de ganado ovino.

1982 - En la madrugada del 2 de abril las tropas argentinas ocupan el archipiélago de las Malvinas. Ante la evidencia del hecho y sin poder ofrecer mayor resistencia, se rinde el gobernador británico de las islas Rex Hunt, pidiendo parlamentar con los ocupantes y leyendo un mensaje en idioma inglés.

1982 - El 4 de abril, puerto Stanley pasa a denominarse Puerto Rivero en honor a uno de los primeros argentinos que se resistiera a la ocupación británica.

1982 - 5 de abril. Luego de causar conmoción en ámbitos parlamentarios londinenses, que llevaron a la renuncia del canciller Lord Carrington, titular del ministerio de Relaciones Exteriores, parte hacia la zona en conflicto una impresionante flota comandada por el porta -aviones "Invencible", la mayor flota que ha puesto en movimiento Inglaterra luego de los sucesos del Canal de Suez en 1956.

1982 - 7 de abril. Asume como gobernador argentino en las Malvinas el general Mario Benjamin Menéndez.

Las encuestas sudamericanas

El dia 6 de abril los Institutos Gallup de Sudamérica, que integran Gallup-Sud, comenzaron una encuesta Flash. Brasil, Colombia, Ecuador, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela utilizaron el mismo cuestionario y similares muestras urbanas en capitales y ciudades mas importantes de sus respectivos paises. Se interrogaron a personas de cualquier clase y condición, mayores de 18 años, utilizándose en la selección de las muestras, métodos probabilisticos polietápicos, de 600 casos por país.
El dia 13 de abril estaban terminadas estas encuestas. Ocho fueron las preguntas. Como se verá a continuación, los resultados son favorables a Argentina en cuanto a su derecho sobre el archipiélago Malvinas o Falkland.

En cambio hubo marcada oposición en algunos paises sobre el procedimiento seguido por Argentina en el ejercicio de ese derecho: la invasión armada. También se registró bastante oposición sobre la actitud del país sudamericano, de no acatar la resolución 502 de las Naciones Unidas, que solicitaba el retiro inmediato de las tropas de ocupación.

Si bien es muy clara la simpatía sudamericana hacia Argentina, se duda que pueda salir victoriosa en un enfrentamiento armado con Gran Bretaña.

Y por último, a pesar de reconocerse los esfuerzos mediadores de los EE.UU, se considera que este país no es un buen mediador en este conflicto.

Los cuadros que siguen, dan un comparativo de las opiniones de los paises. Las Tablas 1 a 8 presentan los resultados de Colombia, Ecuador y Uruguay, desagregados por Sexo, Posición económica y Edades de los contestantes.

Pertenencia del archipiélago Malvinas-Falkland

Pregunta: Ud. sabe que se ha producido un grave incidente en las Islas Malvinas entre Argentina y Gran Bretaña. A quién cree Ud. que estas islas pertenecen de acuerdo a razones históricas, geográficas y de derecho? A Argentina o a Gran Bretaña?

	Brasil	Ecuador	Perú	Uruguay	Colombia	Venezuela	Paraguay
Argentina	39%	78%	93%	84%	75%	79%	50%
Gran Bretaña	40	15	4	11	15	3	33
Otras contestaciones	21	7	3	5	10	18	17

El procedimiento

Pregunta: Argentina ocupó militarmente las islas desalojando a las fuerzas británicas. Cree Ud. que el procedimiento militar fue el correcto o que debió haberse negociado en forma pacífica?

	Brasil	Ecuador	Perú	Uruguay	Colombia	Venezuela	Paraguay
Procedimiento militar	13%	23%	43%	35%	19%	62%	22%
Negociación pacífica	81	77	55	65	80	24	78
No opinó	6	-	2	-	1	14	-

La resolución 502 de las Naciones Unidas

Pregunta: Las Naciones Unidas demandaron a la Argentina el retiro inmediato de las fuerzas que ocuparon las Islas Malvinas y exhortaron a ambos paises a una negociación pacífica. Ud. cree que Argentina debe retirar sus tropas o no debe retirar sus tropas?

	Brasil	Ecuador	Perú	Uruguay	Colombia	Venezuela	Paraguay
Debe retirar tropas	71%	41%	18%	47%	45%	21%	72%
No debe retirar tropas	23	59	77	52	53	63	28
No opinó	6	-	5	2	2	16	-

Lo que hará Gran Bretaña

Pregunta: Cuál cree Ud. que será la actitud de Gran Bretaña? Tratará de reconquistar estas islas por la fuerza o tratará de negociar pacificamente por ellas?

	Brasil	Ecuador	Perú	Uruguay	Colombia	Venezuela	Paraguay
Reconquistar por fuerza	35%	54%	54%	40%	36%	39%	44%
Negociar	55	46	41	58	62	41	44
No opinó	10	-	5	2	2	20	11

La reacción Argentina

Pregunta: Si Gran Bretaña decide tomar las islas por la fuerza, cree Ud. que Argentina ofrecerá lucha o no ofrecerá lucha?

	Brasil	Ecuador	Perú	Uruguay	Colombia	Venezuela	Paraguay
Ofrecerá lucha	87%	99%	95%	85%	93%	83%	72%
No ofrecerá lucha	8	1	4	14	7	3	22
No opinó	5	-	1	1	-	14	6

Quién venceria en un conflicto armado

Pregunta: En caso de producirse un conflicto armado, cuál de las dos naciones cree Ud. que ganará la guerra? Argentina o Gran Bretaña?

	Brasil	Ecuador	Perú	Uruguay	Colombia	Venezuela	Paraguay
Argentina	14%	11%	34%	26%	29%	35%	11%
Gran Bretaña	53	89	41	64	60	25	83
No opinó	33	-	25	10	11	40	6

La postura de los pueblos sudamericanos

Pregunta: Y Ud. qué cree, que el pueblo de (.....país) está de parte de Argentina o está de parte de Gran Bretaña en esta disputa?

	Brasil	Ecuador	Perú	Uruguay	Colombia	Venezuela	Paraguay
Argentina	41%	98%	94%	74%	84%	81%	56%
Gran Bretaña	20	2	1	14	9	2	25
No opinó	39	-	5	12	7	17	19

Las causas reales del actual conflicto

Pregunta: Hay quienes piensan que la ocupación argentina fue en ese momento realizada para distraer a la nación de sus graves problemas políticos y económicos. Otros piensan que no, que se trata solamente de la reivindicación de un derecho histórico postergado hasta ahora. Cuál de estas dos explicaciones está mas cerca de su manera de pensar?

	Brasil	Ecuador	Perú	Uruguay	Colombia	Venezuela	Paraguay
Distracción de opinión pública	40%	42%	14%	62%	35%	13%	78%
Reivindicación histórica	39	58	79	34	58	62	22
No opinó	21	-	7	4	7	25	-

La mediación de los EE.UU

Pregunta: El Pte. Reagan ha ofrecido su mediación en el conflicto entre Argentina e Inglaterra provocado por la ocupación de las Islas Malvinas. Considera a Reagan un buen o mal mediador en este conflicto?

	Brasil	Ecuador	Perú	Uruguay	Colombia	Venezuela	Paraguay
Buen mediador	48%	35%	40%	46%	56%	No se	78%
Mal mediador	34	65	44	49	36	preguntó	22
No opinó	18	-	16	5	8		-

LA ENCUESTA ARGENTINA

En fecha posterior a los muestreos en los paises sudamericanos resumidos en el cuadro precedente, se realizaba una encuesta en la Argentina. Los trabajos de campo se realizaron entre los dias 16 y 17 de abril, en momentos en que se consideraban fracasados los esfuerzos del mediador, secretario de Estado Haig y que el presidente Reagan declaraba que los EE.UU, ante las circunstancias no tenia otra salida que el abandono de la neutralidad y el apoyo a su antiguo aliado Gran Bretaña.

El flash argentino se realizó sobre la población urbana, mayor de 18 años, en la ciudad de Buenos Aires, sobre 420 casos.

He aqui los resultados.

Encuesta en Argentina

Defensa de la ocupación

Pregunta: Ante la actual situación, cuál es su opinión respecto al hecho que el gobierno argentino defienda las Malvinas por fuerza? De acuerdo o desacuerdo?

	Todos
De acuerdo	90%
Desacuerdo	8
No sabe	2

No retirar las tropas

Pregunta: El gobierno británico ha propuesto una solución sobre esta base: retiro de las tropas argentinas de las Malvinas, retorno a una administración británica de las islas, negociación con Argentina sobre la soberanía sujeta a la voluntad de los residentes de las islas. Considera Ud. que la Argentina debe aceptar o rechazar esta propuesta?

	Todos
Aceptar	4%
Rechazar	86
No sabe	10

No negociar soberania

Pregunta: Cree Ud. que la Argentina debe o no debe negociar con Gran Bretaña sobre la soberanía de las islas Malvinas?

	Todos
Si	15%
No	82
No sabe	3

Rechazo de la administración por la ONU

Pregunta: Aceptaria Ud. la administración de las islas por parte de las Naciones Unidas mientras Argentina y Gran Bretaña discuten sobre la soberanía y el futuro de las mismas?

	Todos
Aceptaria	20%
Rechazaria	67
No sabe	13

Quién vencería en un conflicto armado

Pregunta: *Ante un conflicto armado en las islas Malvinas, quién cree Ud. que ganaría la guerra?*

	Todos
Argentina	76 %
Gran Bretaña	3
No sabe	21

Estados Unidos como mediador

Pregunta: *EE.UU. ha actuado como mediador entre Argentina y Gran Bretaña. Considera Ud. que es un buen o un mal mediador en nuestro conflicto?*

	Todos
Buen mediador	8 %
Mal mediador	65
No sabe	17

La actuación del gobierno

Pregunta: *Está Ud. de acuerdo o en desacuerdo con el accionar del gobierno en este conflicto con Gran Bretaña?*

En el campo militar:	Todos
Muy de acuerdo	44 %
De acuerdo	39
Más o menos	7
Desacuerdo	3
No sabe	7

En el campo diplomático:	Todos
Muy de acuerdo	55 %
De acuerdo	33
Más o menos	4
Desacuerdo	1
No sabe	7

La salida política

Pregunta: *Una vez resuelto el conflicto de las Malvinas, cree que ello significará una aceleración de la salida política? o un detenimiento de la misma?*

	Todos
Aceleración	50%
Detenimiento	22
No sabe	28

LA ENCUESTA DE BRASIL *

En la segunda quincena de Abril, el Instituto Gallup de Opinión Pública realizaba una nueva batería de preguntas a la población de la ciudad de San Pablo.

Luego de una pregunta filtro sobre el conocimiento que tenían del conflicto de las Malvinas (solo el 76% de la población estaba bien informada sobre los acontecimientos de la Antártida), la encuesta inquirió:

---

* (Muestra: 610 personas adultas de ambos sexos y condición social.)
(Método de selección: probabilístico polietápico en todos los barrios de San Pablo y los municipios de ABCD y Osasco y Guarulhos.)

Pertenencia de las islas

Pregunta: Desde hace más de 100 años, Argentina e Inglaterra se están disputando la pertenencia de las islas que los argentinos llaman Malvinas y los ingleses Falkland. Estas islas se encuentran a 300 km. de la costa argentina pero fueron colonizadas por los ingleses y tienen una población de origen inglés. En su opinión a quién deben pertenecer las Islas Malvinas/Falkland: a Argentina o a Inglaterra?

	TOTAL	SEXO		P.ECONOMICA			
		Masc	Fem	A	B	C	D
Inglaterra	40%	41%	40%	58%	42%	38%	36%
Argentina	38	44	34	29	39	40	40
Otras respuestas	5	5	4	-	3	6	5
No sabe	17	10	22	13	16	16	19
TOTALES	100	100	100	100	100	100	100
BASES	463	256	207	40	102	170	151

Brasil no debe intervenir

Pregunta: Si hubiera una guerra entre Argentina e Inglaterra por causa de las Islas Malvinas/Falklands, qué cree Ud., que Brasil debería intervenir o quedar fuera del conflicto? (PARA DEBERIA INTERVENIR) En favor de Argentina o en favor de Inglaterra?

	TOTAL	SEXO		P.ECONOMICA			
		Masc	Fem	A	B	C	D
Quedar fuera del conflicto	87%	84%	86%	97%	86%	87%	83%
Intervenir en favor de Argentina	6	8	4	3	5	7	6
Intervenir en favor de Inglaterra	1	1	1	-	1	-	2
Otras respuestas	2	4	-	-	1	1	4
No sabe	4	3	9	-	7	5	5
TOTALES	100	100	100	100	100	100	100
BASES	463	256	207	40	102	170	151

LA ENCUESTA DE URUGUAY

Encuesta realizada en la segunda semana de Mayo, en plena escalada bélica, luego del hundimiento del Gral. Belgrano, pero antes del torpedeamiento y hundimiento del Sheffield. Muestra polietápica urbana: 628 casos.

Para medir cambios, se repitieron algunas preguntas ya formuladas en la primera encuesta, pero se agregaron algunas otras. He aquí los nuevos resultados, con las comparaciones en los casos de repetición.

Pertenencia del Archipiélago

Pregunta: *Ud. sabe que se ha producido un grave incidente en las Islas Malvinas entre Argentina y Gran Bretaña. A quién cree Ud. que estas islas pertenecen de acuerdo a razones históricas, geográficas y de derecho? A Argentina o a Gran Bretaña?*

MAYO Todos		ABRIL Todos
82	Argentina	82
4	Gran Bretaña	11
14	Otras contestaciones	5

El procedimiento

Pregunta: *Argentina ocupó militarmente las islas desalojando a las fuerzas británicas. Cree Ud. que el procedimiento militar fue el correcto o que debió haberse negociado en forma pacífica?*

MAYO Todos		ABRIL Todos
35	Procedimiento militar correcto	30
60	Negociación pacífica	65
5	No sabe	6

La Resolución 502 de ONU

Pregunta; Las Naciones Unidas demandaron a la Argentina el retiro inmediato de las fuerzas que ocuparon las Islas Malvinas y exhortaron a ambos países a una negociación pacífica. Ud. cree que Argentina debe retirar sus tropas o no debe retirar sus tropas?

MAYO Todos		ABRIL Todos
38	Debe retirar sus tropas	47
54	No debe retirar sus tropas	52
8	No sabe	1

Apoyo Norteamericano

Pregunta: El gobierno norteamericano anunció que apoyará a Gran Bretaña. A Ud. le parece que estuvo bien o mal el gobierno norteamericano al apoyar a Gran Bretaña?

	MAYO Todos
Estuvo bien	9
Estuvo mal	72
No sabe	19

Torpedeamiento del Belgrano

Pregunta: Los ingleses acaban de torpedear al crucero Gral. Belgrano, fuera de la Zona de Bloqueo, que finalmente se hundió, muriendo cientos de marinos. Los ingleses dicen que fue un acto de legítima defensa ya que el crucero amenazaba la seguridad de las tropas británicas en la zona. Los argentinos, en cambio, lo calificaron de agresión alevosa diciendo además que los ingleses no respetaron la zona de exclusión delimitada por ellos mismos. Cómo calificaría Ud. este acto inglés? Un acto de legítima defensa o una alevosa agresión?

	MAYO
	Todos
Legítima defensa	12
Alevosa agresión	66
No sabe	22

La simpatía uruguaya

Pregunta: Y finalmente, a quien le gustaría Ud. ver triunfar en este conflicto? A Argentina? o a Gran Bretaña?

	MAYO
	Todos
Argentina	77
Gran Bretaña	4
No sabe	19

URUGUAY - ENCUESTA FLASH SOBRE INTERVENCION

En el fin de semana del 15 al 17 de mayo, pareció inminente que el conflicto de las Malvinas desembocaría en una guerra declarada, con un intento de invasión de las islas por parte de las fuerzas británicas, decididas a desalojar las fuerzas argentinas que las ocupan.

La prensa internacional hizo eco de las declaraciones de la Primer Ministro Margaret Thatcher, en el sentido que la Task Force esperaría 24 o 48 horas, pero no más, en tanto que el Presidente de Argentina, General Galtieri, indicaba que aunque dispuesto al diálogo, defendería la soberanía del territorio malvinense, cinco semanas, cinco meses o cinco años ....

La dureza del enfrentamiento conmovió a la opinión pública uruguaya. Fue en esta circunstancia, en los días 15 al 17, que Gallup realizó en Uruguay un nuevo flash urbano con solo tres preguntas.

Posición uruguaya: Neutralidad

Pregunta: Si hubiera una guerra declarada entre Argentina e Inglaterra por causa de las Islas Malvinas, Ud. cree que el Uruguay debería intervenir o debería permanecer neutral?

	Todos
Permanecer neutral	58%
Intervenir	41
No contesta	1

Quienes indicaron que Uruguay debería intervenir, fueron a su vez motivo de dos nuevas preguntas:

Pregunta: Y a favor de quién debería intervenir?

El país elegido

	Todos
Intervenir en favor de Argentina	39%
Intervenir en favor de Inglaterra	2
	41

Pregunta: Y qué tipo de ayuda cree Ud. que debería dar Uruguay? Diplomática? Económica? (bloqueos, sanción comercial, etc.) o Militar? (equipos, hombres, ayuda logística, etc.)

El tipo de ayuda	Todos
Diplomática	22%
Militar	19
Económica	14
	55

La suma de las respuestas es mayor de 41% debido a las dobles contestaciones.

La muestra utilizada en este flash, fue tomada por cuotas, en la ciudad de Montevideo, y constó de 303 casos, mayores de 18 años. Factores de control: sexo, edades y posición económica.

C E S E D E N

EL CONFLICTO DE LAS ISLAS MALVINAS: LA GUERRA EN EL AIRE

- Por Derek WOOD y Mark HEWISH.
- De la revista "Internacional de Defensa" n°8/1982

Noviembre 1982

BOLETIN DE INFORMACION n°159-V

Un primer balance del conflicto de las islas Malvinas muestra que los aviones, helicópteros y armas teleguiadas desempeñaron un papel primordial en la dirección de las operaciones. No será posible efectuar un balance completo hasta dentro de varios meses, cuando el ministerio de Defensa británico termine el análisis de los hechos. De - todos modos, algunos de éstos, permanecerán quizá en la sombra; en el bando argentino, se observa - una clara reticencia a divulgar informaciones sobre la guerra, sin duda por estar en curso una encuesta militar interna. Para preparar este artículo nuestros corresponsales en Londres se entrevistaron con industriales, responsables del ministerio de Defensa y militares que participaron directamente en los combates. Las operaciones terrestres y navales, así como el problema especial del empleo de misiles superficie-aire, serán estudiados en futuros artículos.

Después de la invasión del archipiélago, los argentinos instalaron la mayor parte de sus medios aéreos en el aeropuerto de Port Stanley, que posee una pista de hormigón de 1.200 m. - de longitud, y destacaron algunos aparatos en Goose Green y Pebble Island, donde hay pistas de hierba. Pero no intentaron prolongar la pista de Port Stanley, de manera que no pudieron emplear desde allí aviones de ataque Mirage o A-4. Los aprovisionamientos y - los refuerzos eran enviados por aire, lo más de las veces en aparados C-130 Hércules.

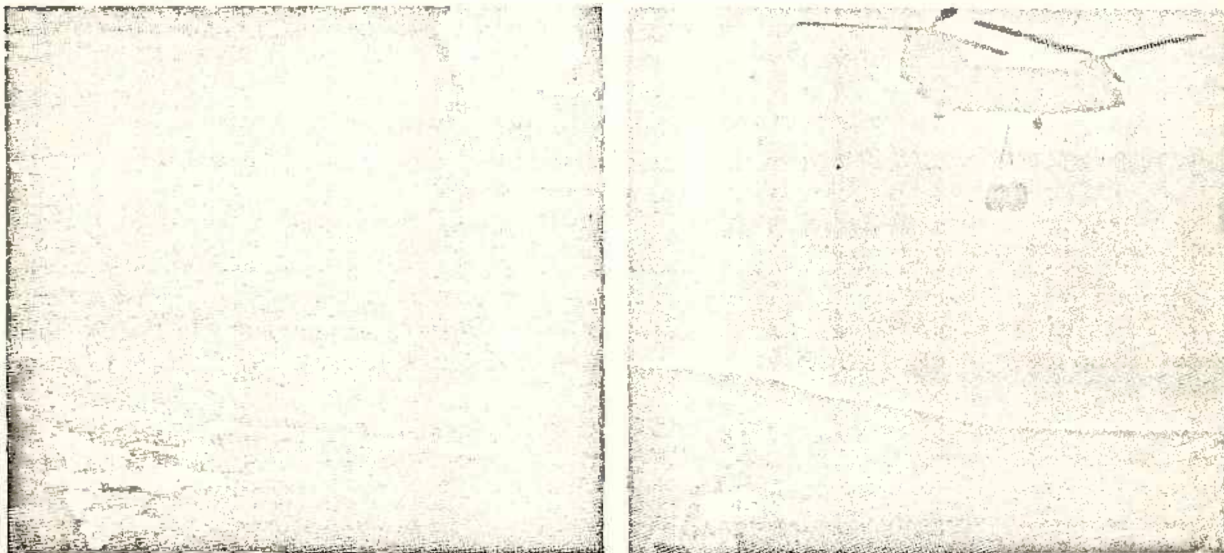
Cuando el mando argentino se dio cuenta de que la -fuerza de intervención británica tenía intención de atacar, reforzó el dispositivo aéreo con aviones Pucara de ataque contra objetivos terrestres y aparatos de adiestramiento T-34 Turbo Mentor y MB339, armados con cañones y cohetes. Fue aumentado igualmente el número de helicópteros de transporte. La defensa aérea, sobre todo alrededor de Port Stanley, fue organizada con misiles suelo-aire Roland y Tigercat, y cañones de 35 y 20 mm. Para la detección, los argentinos disponían de un radar de vigilancia -táctica AN/TPS-44 y un AN/TPS-43 tridimensional. Para la dirección de tiro local, había un sistema Super Fledermaus.

La flota británica fue atacada por aviones Mirage y -A-4, con la ayuda limitada, pero eficaz, de los Super Etendard -de las fuerzas aeronavales, armados con misiles AM39 Exocet. Los pilotos argentinos sabían que el alcance eficaz del misil superficie-aire Sea Dart, instalado en los destructores británicos Tipo 42, es de 50 km., por lo que se veían obligados a atacar desde muy pequeña altitud con bombas, cohetes y cañones, sin ayuda de las CME. Por otra parte, los aviones argentinos operaban a -unos 650 km. de sus bases, al límite de su radio de acción y con pesadas cargas de armas. Por consiguiente, los pilotos debían vigilar continuamente el nivel de sus reservas de combustible y, en el caso del Mirage, evitaban utilizar el dispositivo de postcombustión.

Los A-4 argentinos fueron reaprovisionados de combustible en vuelo, sin que se sepa si esta operación era corriente o excepcional.

Los pilotos argentinos dieron prueba de un valor ejemplar, pese a la oposición de los Sea Harrier armados con misiles AIM-9L Sidewinder, los misiles superficie-aire, los cañones de -40 y 20 mm. y el tiro de las armas ligeras. Su valor no fue siempre recompensado, por falta de visores apropiados y debido a errores tácticos. Numerosas bombas alcanzaron la parte de popa de -los buques, o incluso cayeron en la estela de los mismos, como si los atacantes hubieran apuntado al centro de las naves, sin tener en cuenta su velocidad. Cuando las bombas eran lanzadas desde -muy pequeña altitud (a veces 30 pies), no había tiempo suficiente para armar el detonador por lo que cuatro bombas de cada cinco que dieron en el blanco no estallaron.

Para comprender lo que hubiera ocurrido si todos los -proyectiles lanzados hubieran funcionado correctamente, basta con mencionar algunos ejemplos: la fragata Plymouth, recibió cuatro -bombas, casi todas lanzadas el 8 de junio por 5 Mirage. Ninguna



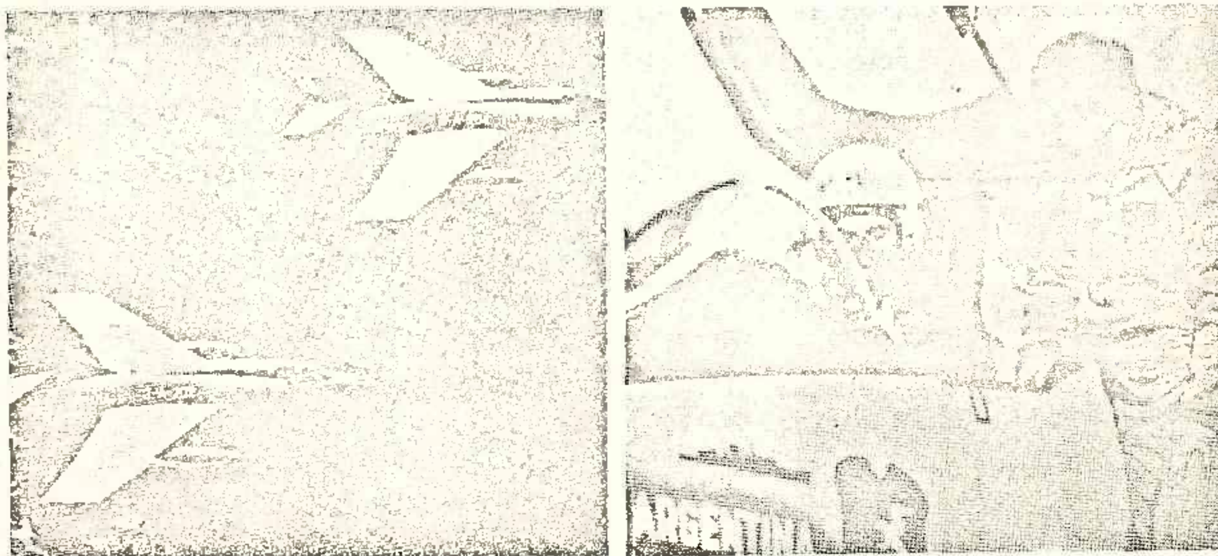
1. Avión de ataque argentino maniobrando para evitar los misiles superficie-aire disparados por los buques de la fuerza de intervención británica. La longitud del morro del aparato (no hay que confundirlo con el reflejo del tubo de Pitot) parece indicar que se trata de uno de los Dagger entregados a los argentinos.

2. Helicóptero Chinook de la RAF llevando bidones de combustible colgados de la eslinga sobre la bahía de San Carlos. Esta fotografía demuestra que los buques de superficie británicos estaban expuestos al fuego del enemigo durante el establecimiento de la cabeza de puente.

estalló. Este fracaso les costó caro a los argentinos, pues la fragata disparó durante la campaña nueve Seacat y 900 granadas antiaéreas de 114 mm. derribando cinco aparatos y causando daños a otros más. Las fragatas Tipo 22 Brilliant y Broadsword, encargadas de proteger los portaaeronaves Hermes e Invincible, derribaron siete aviones argentinos; los misiles Seawolf lanzados por la Brilliant destruyeron enteramente un grupo de A-4, mientras que la Broadsword derribaba otros tres: dos con misiles Seawolf y otro con cañón Bofors de 40 mm. Los dos buques estuvieron a punto de ser hundidos: una bomba de 450 kg. rebotó en el agua a 5 m. detrás del Broadsword, pasó sin estallar a través del helicóptero Lynx posado en cubierta, mientras que otras tres bombas rebotaban por encima del Brilliant sin alcanzarlo. El destructor Tipo 42 Glasgow, de la misma serie que los buques destruidos Sheffield y Coventry, fue alcanzado igualmente por una bomba de 450 kg. que no estalló.

Sin embargo, las armas del enemigo produjeron efectos devastadores cuando funcionaron correctamente. Fueron hundidos cuatro buques de guerra y uno de transporte, y dañadas otras diez naves. La pérdida del Atlantic Conveyor fue particularmente grave porque esta unidad transportaba el 75% de los helicópteros Chinook de la Aviación británica, una escuadrilla completa de Wessex, gran cantidad de materiales y diversos aprovisionamientos. El Exocet que hundió al Atlantic Conveyor fue lanzado seguramente por un Super Etendard contra el portaaeronaves Hermes (el avión disparó dos misiles). Fue apartado de su objetivo por un helicóptero Lynx de la escuadrilla nº815, que utilizaba simultáneamente señuelos y medios activos de CME (esta táctica defensiva contra misiles de trayectoria rasante fué desarrollada rápidamente después de la pérdida del Sheffield, hundido igualmente por un AM39 Exocet). El misil destinado al Hermes torció el rumbo hacia la derecha y se fijó en el buque grande más proximo, en este caso el Atlantic Conveyor, que se encontraba de 5 a 6 km. de distancia del portaaeronaves. Por este motivo creyeron en Buenos Aires que había sido hundido o gravemente averiado el Hermes o el Invincible.

La Aviación argentina prosiguió sus ataques (sobre todo en la bahía de San Carlos) hasta que sufrió demasiadas pérdidas y que el combate terrestre dió la ventaja a los británicos. No obstante, no cesó inmediatamente en el empeño; el 8 de junio, los LST Sir Galahad y Sir Tristram fueron alcanzados por aparatos A-4 en el momento de desembarcar la Guardia Escocesa y otras tropas en Bluff Cove. El Sir Galahad se incendió, pereciendo 56 hombres. Puesto que el desembarco se efectuaba a la vista de los argentinos, los buques eran muy vulnerables; en el momento del ataque, los helicópteros estaban desembarcando las baterías de misiles suelo-aire Rapier que debían cubrir la operacion.



3. Dos aviones Super Etendard de la Marina argentina. Aparatos de este tipo, armados con misiles antibuques AM39 Exocet de trayectoria rasante, lograron hundir el destructor Sheffield y el buque de transporte Atlantic Conveyor.

4. Piloto argentino a los mandos de un A-4 Skyhawk. A la izquierda de lo que parece ser la insignia de la escuadrilla, se ven la silueta de un buque de escolta y una fecha (24 de mayo). Así pues, es probable que este aparato haya participado en la operación en la que fue hundida la fragata tipo 21 Antelope.

Las incursiones británicas contra Port Stanley y los tiros de la artillería naval neutralizaron progresivamente los aviones argentinos de apoyo cercano basados en el archipiélago. Por otra parte cierto número de aeronaves, en particular aparatos Pucara, fueron destruidas en tierra en el aerodromo de Pebble Island por los comandos del SAS (Special Air Service). Los Pucara basados en el archipiélago atacaron a las tropas británicas que habían desembarcado y los buques que navegaban cerca de la costa. Resultaron ser muy peligrosos para los helicópteros en vuelo, pero vulnerables a los tiros de misiles suelo-aire, en particular los Blowpipe.

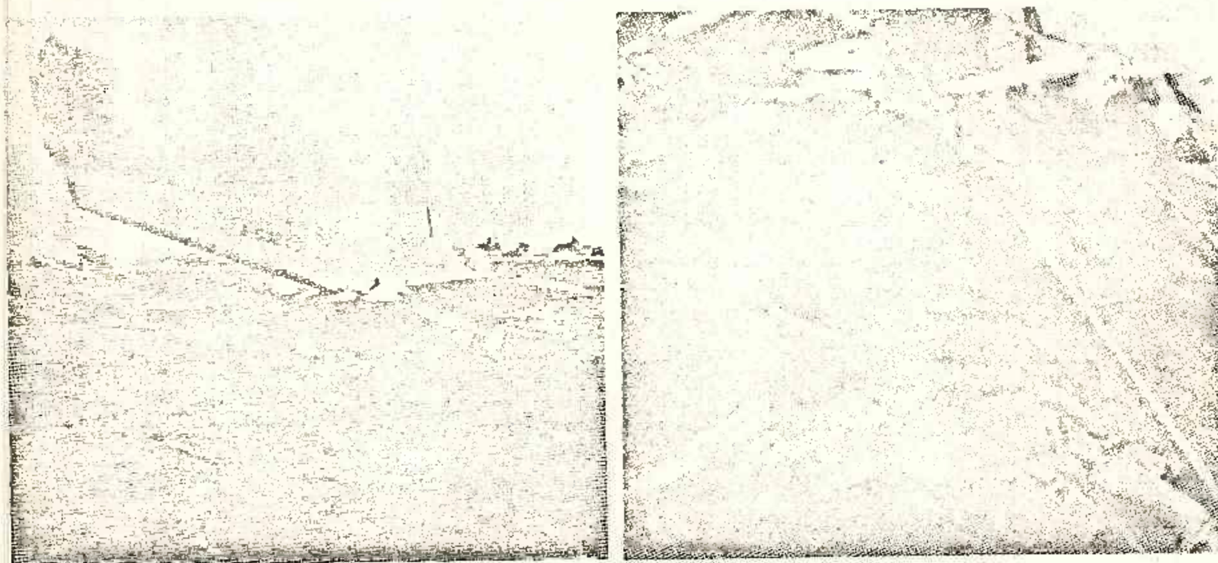
No se sabe por qué los argentinos no consiguieron derribar al menos un bombardero Vulcan y mayor número de Harrier y Sea Harrier. Sin embargo, poseían misiles suelo-aire de varios tipos, en particular Blowpipe, Tigercat y Roland. Se sabe que un Harrier y dos Gazelle fueron derribados por misiles Blowpipe. Otro Harrier volando a 12.000 pies de altitud, fue alcanzado probablemente por un Roland. Varios Harrier fueron derribados por la artillería antiaérea. Se considera que el radar argentino Super Fledermaus fue incapaz de dirigir el tiro contra los Harrier, pero esto fue debido quizá a los medios de CME utilizados por las aeronaves de la Marina y la Aviación británicas.

Los Harrier y Sea Harrier

Una de las principales preocupaciones del estado mayor británico fue proporcionar a la flota y a las tropas desembarcadas los aviones de cobertura y apoyo que necesitaban.

Puesto que los dos portaaeronaves de la Marina británica, el Hermes y el Invincible, no pueden llevar más que helicópteros o aparatos V/STOL, la tarea principal recayó en los Sea Harrier, reforzados posteriormente con algunos Harrier GR3 de la Aviación. Al principio del conflicto, la Marina poseía tan sólo 34 Sea Harrier; el contrato de adquisición de 10 aparatos adicionales había sido anulado por motivos económicos.

Las escuadrillas n°800,801 y 899, embarcadas en el Hermes y el Invincible, estaban provistas en total de 28 Sea Harrier, 6 de los cuales fueron perdidos durante la campaña (4 por accidente y 2 derribados por la artillería antiaérea). Las primeras victorias aéreas alcanzadas con el Sea Harrier lo fueron por pilotos de la Aviación destacados en la Marina. En muy poco tiempo, los Harrier GR3 de la Aviación fueron armados con misiles



5. Resultado parcial de uno de los bombardeos efectuados contra el aeropuerto de Port Stanley. En primer término se ven los restos de un avión Pucara de ataque contra objetivos terrestres y, detrás, los del Britten-Norman Islander del gobernador británico del archipiélago.

6. Aparatos Harrier GR3 de la Aviación británica junto con los Sea Harrier de la Marina, en la cubierta de vuelo de un portaaeronaves (quizá el Hermes). El GR3 visible en primer término lleva bajo las alas bombas de 250 kg., guiadas por un sistema lasérico Pave Way. El Sea Harrier de la derecha, delante de un helicóptero Sea King HAS Mk5, está armado con misiles AIM-9L Sidewinder

aire-aire AIM-9L Sidewinder. Fueron modificados igualmente sus soportes de fijación para poder llevar cohetes de Sea Harrier.

Todos los Harrier y Sea Harrier estaban provistos de detectores de radar y lanzaseñuelos; se cree que poseían también medios activos de CME.

Los Sea Harrier efectuaron más de 1.500 salidas y los Harrier GR3 unas 150. Los Sea Harrier lograron 31 victorias - aéreas seguras (y otras no confirmadas), sin perder un sólo aparato en combate aéreo. Lanzaron en total 27 misiles AIM-9L Sidewinder, 24 de los cuales dieron en el blanco; al parecer, los - otros 3 fueron disparados antes de fijar el autodirector en el blanco. Siete aparatos argentinos fueron derribados por el tiro de cañones Aden de 30 mm.

Los Harrier y Sea Harrier atacaron igualmente objetivos terrestres con bombas de 450 kg., cohetes y bombas de racimo BL755. Fueron utilizados buscadores de blancos marcados Pave Way con algunas bombas de 450 kg., asociados probablemente con - un dispositivo terrestre de designación.

Los Sea Harrier efectuaron en promedio seis salidas - diarias, de una duración de 90 minutos en la mayor parte de los casos. Su coeficiente de disponibilidad general se mantuvo por encima del 80%, incluso después de 24 horas de intensa actividad.

En Gran Bretaña, se afirma que la flota habría estado en mejor postura si la Marina hubiera mantenido en servicio un - portaaviones de cubierta oblicua tal como el Ark Royal. Sin embargo, los aviones clásicos embarcados en este navío no habrían efectuado probablemente tantas salidas como como los Harrier y Sea Harrier del Hermes y el Invincible, habida cuenta de las condiciones desfavorables del estado de la mar, el viento y la visibilidad. Por otra parte, los aparatos clásicos no habrían podido reaprovisionarse y operar desde tierra, como lo hicieron los Harrier después de ser acondicionada una cabeza de puente. En - cambio, habrían constituido un medio de detección temprana, del que careció la flota británica.

Los Nimrod

Los Nimrod del 18°grupo fueron de los primeros aparatos de la Aviación que llegaron a la isla de Ascensión. Llevaron a cabo con regularidad misiones de patrulla, vigilando los

buques argentinos y soviéticos que seguían los movimientos de la flota británica rumbo a las Malvinas. Al cabo de algunas semanas, algunos Nimrod provistos de una lanza de reaprovisionamiento de combustible en vuelo pudieron operar a mayor distancia hacia el Sur y volar durante mas de 15 horas seguidas. Estos aparatos lanzaron igualmente en paracaidas correo destinado a las fuerzas navales, contenido en sacos impermeables que recogían los helicópteros.

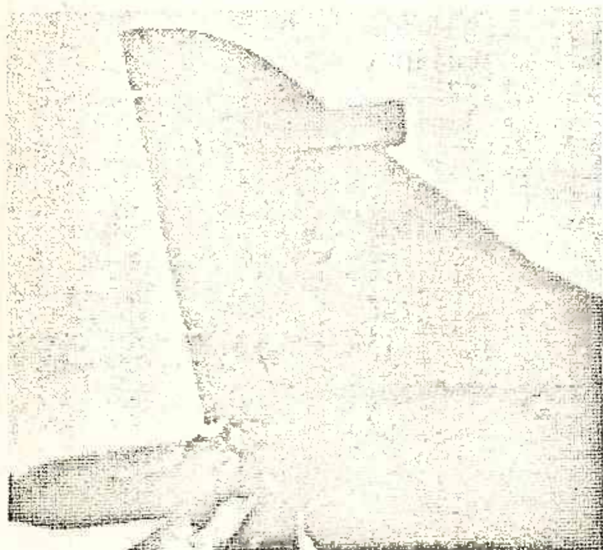
Los Nimrod efectuaron en total 110 salidas, armados con misiles Harpoon, y torpedos Stingray alojados en la bodega, así como con misiles Sidewinder y Martel fijados bajo las alas. El Harpoon será conservado sin duda como una de las armas están dar del Nimrod.

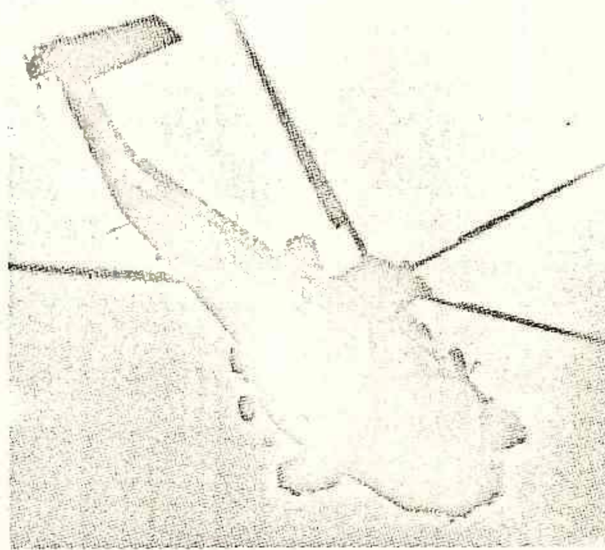
Los Vulcan

Cuando fueron invadidas las islas Malvinas, el Vulcan estaba siendo retirado del servicio y habían sido disueltas tres escuadrillas de la Aviación británica. El ministerio de - Defensa había recibido ofertas de diversos museos que deseaban conservar algunos aparatos, así como de la Aviación argentina - que quería adquirir una escuadrilla completa.

La Aviación británica decidió utilizar el Vulcan para operar en el Atlántico Sur, porque éste aparato reaprovisionado de combustible en vuelo, es capaz de alcanzar las Malvinas saliendo de la isla de Ascensión. Por otra parte, el bombardero constituía una amenaza potencial contra el territorio continental argentino. Se rechazó la eventualidad de bombardear Argentina, aunque fue examinada en consejo de ministros. Las ins talaciones del compartimiento de las armas fueron modificadas - para poder llevar 21 bombas de 450 kg. y los aparatos fueron pro vistos de una lanza para el reaprovisionamiento de combustible en vuelo.

El 1°de mayo, un Vulcan despegó de la isla de Ascensión para bombardear el aerodromo de Port Stanley, situado a - 5.600 km. de distancia. El aparato fue reaprovisionado varias veces de combustible, la última a sólo 320 km. de las Malvinas. Cuando llegó sobre el objetivo, efectuó una pasada ligeramente oblicua a 12.000 pies de altitud, con la esperanza de alcanzarlo con dos bombas. En realidad, sólo una de ellas cayó sobre la pista y esto no impidió que aterrizaran y despegaran posteriormente aparatos argentinos Hercules y Pucara. Los Sea Harrier - atacaron a su vez con bombas de 450 kg. para cortar la pista por





7. Durante el primer bombardeo del aeródromo de Port - Stanley, una granada de 20 mm. perforó el plano de deriva de este Sea Harrier perteneciente al Hermes.

8. Helicóptero Westland Sea King Mk2 provisto de un radar Thorn-EMI Searchwater de vigilancia marítima, modificado para la detección de objetivos desplazándose a pequeña altitud. El 2 de agosto pasado, dos Sea King provistos de este radar aterrizaron en el Illustrious, mas reciente portaaeronaves de la Marina británica, - mientras este navegaba por el Canal de la Mancha dirigiéndose hacia las islas Malvinas. Estos helicópteros constituirán un medio de detección lejana, que tanto hace falta a la flota británica. La modificación de - los aparatos duró once semanas en total; por el momento no está previsto montar el Searchwater en ningún - otro Sea King. En el momento de despegar o aterrizar, se hace girar 90° hacia arriba el radomo de grandes dimensiones, y luego éste se pliega hacia atrás. Según Thorn-EMI, sería relativamente fácil instalar el radar en otro aparato, ya que no es necesario desmontar el sistema de lucha ASM.

sus dos extremos. A continuación otro Vulcan procedente de Ascensión lanzó sobre la pista 21 bombas, ninguna de las cuales dió en el blanco..

En esa ocasión, los argentinos utilizaron una estratagema muy ingeniosa: con tierra y arena, dibujaron sobre la pista círculos que imitaban perfectamente cráteres de bombas, logrando engañar incluso a los especialistas encargados de interpretar las fotografías aéreas. Convencido de que la pista era ya inutilizable, el comandante en jefe británico suspendió las misiones de Vulcan.

Sin embargo, los Vulcan efectuaron otras tres incursiones, dos de ellas para atacar los aviones en tierra y los almacenes del aeropuerto de Port Stanley, y la otra contra el radar Westinghouse instalado fuera de la ciudad. Al parecer, esta última misión fue llevada a cabo con un arma antirradar (quizá un misil Shrike), que no destruyó las instalaciones, derribando solamente las antenas. Al cabo de pocos días, el radar fue puesto de nuevo en servicio, e interrumpía sus emisiones tan pronto como llegaban aviones británicos.

A su regreso, el Vulcan que había efectuado esta incursión no pudo reaprovisionarse de combustible en vuelo, debido a la rotura de la lanza. Aterrizó en Brasil, donde la segunda arma antirradar que llevaba fue confiscada.

Los Vulcan establecieron una plusmarca: la de la mayor distancia recorrida por un bombardero en la historia de la guerra aérea. El ministerio de Defensa prevé mantener en servicio cierto número de esos aparatos, como precaución por si se abrieran de nuevo las hostilidades en el Atlántico Sur.

Helicópteros

Los británicos utilizaron helicópteros de ocho tipos -Chinook, Sea King, Commando, Lynx, Wessex, Gazelle, Scout y Wasp-, encargados de llevar a cabo las misiones siguientes: protección ASM de la flota, ataque contra objetivos terrestres, reconocimiento, lucha antibuque, apoyo logístico y enlaces.

Durante la campaña, la mayor parte de estas aeronaves fueron sometidas rápidamente a numerosas modificaciones. La medida más general consistió en proveer el mayor número posible de aparatos de una ametralladora orientable. En algunos helicópteros fueron instalados lanzacohetes y en los Lynx los primeros

ejemplares de serie del misil aire-superficie Sea Skua. Fueron montados detectores de radares y lanzaseñuelos en los Chinook, y equipos destinados a perturbar el autodirector del misil Exocet en algunos Lynx y Sea King. Los Sea King de lucha ASM fueron desprovistos de parte de sus equipos especiales (salvo el torno del sonar); con esta reducción de peso, participaron en los transportes a tierra junto con los Commando.

El Atlantic Conveyor hundido por un Exocet llevaba cuatro Chinook de la Aviación y una escuadrilla completa de Wessex. Afortunadamente un Chinook que estaba volando durante el ataque escapó al desastre. El aparato siguió siendo empleado durante toda la campaña, con un coeficiente de utilización que constituyó una plusmarca, aunque sus sistemas de navegación eran inutilizables y el aparato había perdido sus limpiaparabrisas. Aun cuando puede llevar normalmente un máximo de 44 hombres, despegó a veces con 81 pasajeros a bordo. Un Chinook capturado tras la rendición de las fuerzas argentinas fue puesto inmediatamente en servicio en la Aviación británica.

Los Sea King y Commando volaron casi sin interrupción y los mecánicos lograron mantener un coeficiente excepcional de disponibilidad. Para dar una idea de la intensidad de las operaciones aéreas, cabe mencionar el caso de la escuadrilla n°820, cuyos Sea King efectuaron 1.560 horas de vuelo durante el mes de mayo, lo que corresponde a mantener en el aire dos aparatos durante las 24 horas del día. Cada piloto de helicóptero de la Marina efectuó en promedio 270 horas de vuelo, equivamentes a un año normal en tiempo de paz.

Se ha hablado muy poco de las misiones de transporte y apoyo llevadas a cabo por los Sea King y Commando en provecho de los comandos del SAS. Mucho antes del desembarco masivo en la bahía de San Carlos, varios destacamentos de esas tropas especiales fueron llevados a tierra en helicóptero para efectuar acciones de hostigamiento y reconocimiento. Cada noche, los comandos eran transportados de uno a otro punto del archipiélago y los argentinos jamás lograron interceptarlos.

Tan pronto como fue establecida la cabeza de puente de San Carlos, fue acondicionado en tierra un aeródromo auxiliar. Una pista corta de chapas metálicas, con área de estacionamiento y pista de circulación, así como depósitos de combustible enterrados, permitió a los helicópteros y aparatos Harrier reaprovisionarse de combustible y operar desde tierra.

Misiles aire-superficie Sea Skua, de modelo aún no homologado, fueron transportados a las Malvinas para ser instalados en los Lynx. De noche y con muy mal tiempo, uno de esos Lynx

atacó con el Sea Skua dos patrulleros argentinos hundiendo uno de ellos y averiando el otro. En Georgia del Sur, el submarino argentino Santa Fe fue alcanzado por un misil AS-12 y fuego de ametralladora, antes de ser averiado por dos granadas ASM lanzadas desde un helicóptero.

Los británicos perdieron en total dos Sea King Mk5, tres Commando, de diez a doce Wessex (cifras oficiales no publicadas), varios Lynx y Gazelle, y un Scout (este último derribado por un Pucara).

Para compensar estas pérdidas el ministerio de Defensa ha encargado a Westland ocho Sea King y ocho Commando (cinco o seis de ellos provistos de un radar de vigilancia lejana),así como tres Lynx y cinco Gazelle.

Aviones de apoyo logístico

Desde el principio del conflicto, la Aviación británica utilizó todos sus medios disponibles para tender un puente aéreo entre Gran Bretaña y la isla de Ascensión. La población de la isla pasó a más del doble en unos quince días. En los momentos más álgidos de la crisis, Wideawake se convirtió en uno de los aeropuertos más activos del mundo, con 400 movimientos de aparatos al día.

En el momento de alto el fuego, los Hercules y VC.10 de la Aviación británica habían efectuado más de 600 salidas, transportado a más de 5.000 pasajeros y 7.000 tm. de mercancías. Cuarenta misiones de transporte con reaprovisionamiento de combustible en vuelo fueron llevadas a cabo entre la isla de Ascensión y el archipiélago de las Malvinas, para llevar correo y materiales de primera necesidad, en un trayecto de ida y vuelta de 12.800 km., lo que representa de 24 a 25 horas de vuelo. Fue batida otra plusmarca en esta ocasión: la de la duración de un vuelo de Hercules (28 horas).

Reaprovisionamiento de combustible en vuelo

Los británicos efectuaron 600 reaprovisionamientos de combustible en vuelo, con aparatos de cinco modelos. En sólo seis casos, diversos fallos impidieron al avión reaprovisionado llegar a su destino. Algunas veces se encontraron al mismo



9. Avión Victor reaprovisionando de combustible un C-130 volando sobre el Atlántico Sur (fotografía tomada después del alto el fuego). La operación se efectúa en vuelo descensional, ya que la velocidad máxima del C-130 en vuelo horizontal es inferior a la velocidad mínima del Victor.

tiempo en la isla de Ascensión hasta 15 aviones cisterna Victor, es decir, aproximadamente las dos terceras partes del número total de esos aparatos en servicio en la RAF. Para compensar su ausencia en el dispositivo de la OTAN, la Aviación estadounidense destacó provisionalmente varios KC-135 a Mildenhall (Gran Bretaña).

Aparatos Vulcan, Nimrod y C-130 Hercules fueron modificados para poder ser reaprovisionados de combustible en vuelo, mientras que otros Hercules y Vulcan fueron transformados en aviones cisterna. Los Vulcan no habían efectuado una operación de reaprovisionamiento desde hacía más de quince años; al verificar sus instalaciones, se descubrieron escapes en las tuberías y otras anomalías. En lugar de tratar de repararlos, se prefirió proveerlos de lanzas pertenecientes a los Victor.

Para ilustrar la rapidez de ejecución de los trabajos, cabe mencionar el caso de los Nimrod, cuya modificación fue emprendida el 18 de abril. Seis días más tarde, el primer aparato despegó para un vuelo de prueba. Se observó en esa ocasión cierta inestabilidad según el eje de guiñada, que fue inmediata y totalmente corregida. El 28 y el 29 de abril, fue probado en tierra el sistema de transvase de combustible. El día 30, se efectuó la prueba real de reaprovisionamiento en vuelo y, el 2 de mayo, ese primer Nimrod fue entregado con sistema completo listo para funcionar. Trece Nimrod fueron modificados durante el conflicto y otros tres después del alto el fuego.

La sociedad Marshall, de Cambridge, instaló lanzas de reaprovisionamiento de combustibles en siete Hercules y transformó otros cuatro aparatos del mismo tipo en aviones cisterna, montando una lanza sobre el piso de la cabina, con la salida del cono a través de la puerta trasera de carga.

Para aumentar el número de sus aviones cisterna, la Aviación hizo montar una lanza de reaprovisionamiento de combustible en la parte trasera de seis Vulcan. Nada indica cuánto tiempo estos aparatos serán mantenidos en servicio. Dentro de poco tiempo, la RAF dispondrá de otros nueve aviones cisterna VC. 10, que British Aerospace está modificando en Filton, con lo que poseerá en total más de 40 aparatos de ese tipo. Posteriormente, es probable que todos los VC.10 militares y civiles existentes sean transformados en aviones cisterna.

LOS HARRIER EN OPERACION

Tuvimos ocasión de entrevistar al teniente de navío Dave Smith, de la escuadrilla nº800 asignada al portaaeronaves Hermes. Este oficial había terminado su adiestramiento con el Sea Harrier sólo tres semanas antes de embarcarse. Llevó a cabo algo más de cincuenta misiones durante la guerra de las Malvinas -poco menos del promedio general, que fue de 55 a 60 misiones por piloto- y derribó dos Mirage. El primer combate tuvo lugar el 24 de mayo. El teniente de navío Smith efectuaba una patrulla con el comandante de su escuadrilla, capitán de corbeta Andrew Auld, a 10.000 pies de altitud, al norte del archipiélago. Los Sea Harrier fueron guiados hacia un grupo de cuatro Mirage que amenazaba la fuerza de desembarco en la bahía de San Carlos, y descendieron entonces a pequeña altitud a la vez que aceleraban. El capitán Auld vió tres Mirage que se acercaban a los buques, logró colocarse detrás de ellos y lanzó dos Sidewinder, cada uno de los cuales destruyó un Mirage. El teniente de navío Smith atacó un tercer Mirage con un Sidewinder, lanzándolo según un ángulo de casi 90º. Al principio creyó que el misil erraría el blanco, pero la intercepción se produjo en pleno viraje, destruyendo el avión argentino. El cuarto Mirage lanzó sus bombas y depósitos externos de combustible, huyendo después en dirección a Argentina.

El teniente de navío Smith alcanzó su segunda victoria mientras patrullaba a las órdenes del capitán Dave Morgan, de la RAF, cerca del buque de transporte de asalto Sir Galahad, alcanzado por las bombas unas seis horas antes y envuelto en llamas. El capitán Morgan vió tres Mirage y se puso en posición invertida descendiendo hacia el mar. Enderezó cuando se encontraba a unos 100 pies de altitud y lanzó dos Sidewinder que destruyeron casi simultáneamente sendos Mirage. A continuación, disparó todas las municiones de sus dos cañones Aden de 30 mm. contra el tercer Mirage. El teniente de navío Smith vió los proyectiles dar en el agua cerca del objetivo, lo que le ayudó a localizar ese Mirage y fijar en él el autodirector de un Sidewinder. En el momento en que el jefe de patrulla, habiendo llegado al límite de su reserva de combustible, volvía a coger altitud para regresar al Hermes, situado a unos 370 km.de distancia el teniente de navío Smith lanzó el misil, que alcanzó su objetivo; éste se encontraba entonces a muy pequeña altitud sobre la tierra, a una distancia de 3 a 5 km. El Mirage se estrelló inmediatamente.

Según el teniente de navío Smith, la escuadrilla nº 800 disparó durante el conflicto 14 Sidewinder -todos ellos del

modelo AIM-9L-, que derribaron 13 aparatos. El 1°de mayo, que coincidió con el principio de las operaciones aéreas, la escuadrilla se vió envuelta en un auténtico combate aéreo. En esa ocasión, dos Mirage argentinos lanzaron sendos Misiles Matra R. 530, de guía radárica semiactiva, contra aparatos Sea Harrier de la escuadrilla; pero, en ambos casos, los pilotos cesaron el combate sin iluminar sus objetivos hasta el impacto. Esos dos Mirage fueron derribados finalmente por los Sea Harrier. Posteriormente, los aparatos argentinos atacantes lanzaban sus cargas y daban media vuelta si encontraban los Sea Harrier. Los pilotos británicos jamás tuvieron que atacar a más de cuatro Mirage al mismo tiempo. Los Sea Harrier resultaron ser de muy fácil mantenimiento: el coeficiente de disponibilidad fue de casi el 95% al principio de cada jornada (resultado muy superior al que se hubiera obtenido con los Phantom si se hubiera dispuesto del portaaviones clasico Ark Royal). El mantenimiento de los aparatos prosiguió en cubierta, a la luz de los proyectores y de las linternas, incluso bajo el granizo y con fuerte mar. La mayoría de los pilotos pasaban de ocho a nueve horas al día volando o en alerta en sus aviones. Los británicos atribuyen la superioridad del Sea Harrier respecto al Mirage a sus rápidas aceleraciones. Los pilotos patrullando a 10.000 pies de altitud y una velocidad de 250 nudos tardaban sólo algunos segundos en volar a 600 nudos, descendiendo a ras de las olas.

-o-o-o-
-o-o-

PERDIDAS DE AERONAVES ARGENTINAS

No ha sido cerrada aún definitivamente la lista de pérdidas argentinas, ya que las autoridades de Buenos Aires han anunciado hasta ahora la muerte de sólo 55 pilotos. Las estimaciones siguientes han sido facilitadas por los británicos.

Skyhawk	31	
Mirage	26	
Pucara	unos 23	(incluidos los capturados o destruidos en tierra)
Helicópteros	unos 18	(incluidos los capturados o destruidos en tierra)
Aviones de adiestramiento y ataque	5	
Aviones ligeros	3	
Skyvan	1	
Canberra	1	
C-130	1	
Total:	unos 109	

Tales pérdidas fueron debidas a las causas siguientes:

Harrier	31
Misiles superficie-aire	41
Destrucción en tierra o captura	30
Otros motivos	7

Los 31 aparatos destruidos por los Harrier fueron los siguientes:

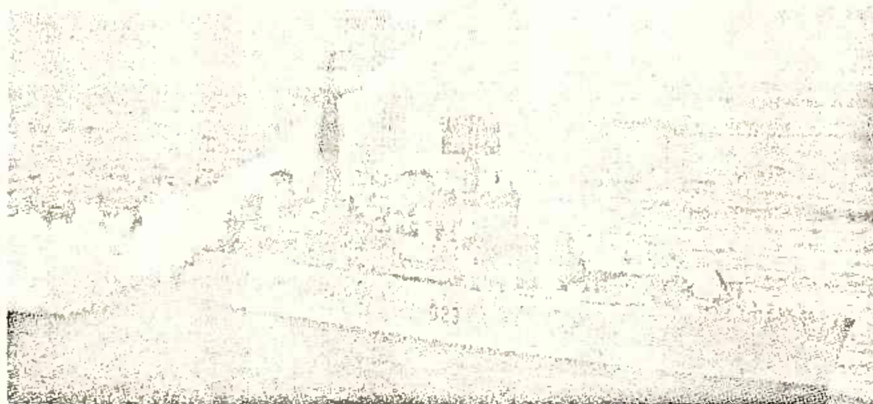
Mirage	19
Skyhawk	5
Pucara	2
Canberra	1
C-130	1
Helicópteros	3

Siete aeronaves fueron destruidas por "otros medios", una de ellas por un cañón naval de 114 mm. Las otras seis fueron derribadas por el fuego de armas ligeras o por aparatos propios.

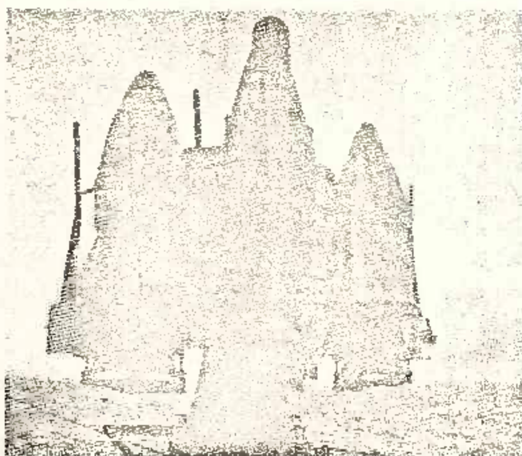
En la segunda parte de su estudio sobre el conflicto de las islas Malvinas, nuestros corresponsales en Londres consideran el papel que desempeñaron los misiles, sobre todo del tipo superficie-aire, y las medidas que deberá tomar la Marina británica para aumentar la eficacia de la defensa antimisil de sus buques. No se conoce aún muy bien el punto de vista argentino sobre este aspecto de las operaciones, y sólo se sabe que un avión Harrier y dos helicópteros Gazelle fueron derribados por misiles argentinos Blowpipe. Otro Harrier fue destruido por un misil superficie-aire, probablemente un Roland o, según otras fuentes de información, un Tigercat.

Gracias a la amable autorización de la revista Gunner, hemos podido reproducir aquí el relato de los combates tal como los vivieron los hombres de la batería "T" de defensa antiaérea.

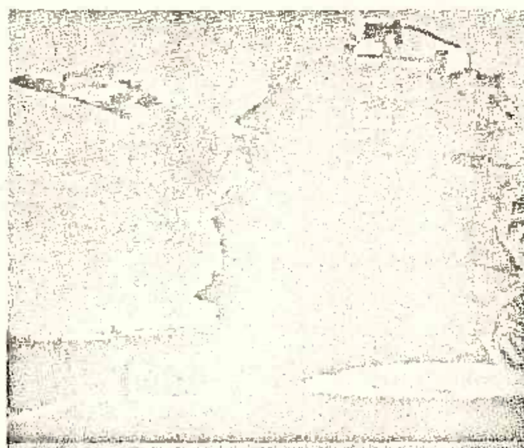
En sus comentarios sobre los materiales empleados en esa ocasión, el ministro de Defensa británico declaró lo siguiente: "Deben emitirse juicios muy prudentes, sobre todo a propósito de las operaciones antiaéreas. Habrá que determinar con certeza qué sistema de arma destruyó tal o cual objetivo. Los sirvientes de varias armas pudieron declarar haber alcanzado el mismo blanco, ya que todas ellas disparaban contra los atacantes que estaban a su alcance. Por consiguiente, será necesario efectuar un análisis complementario para disipar las dudas. Deberá ser



Lanzamiento de un misil Sea Dart desde el destructor Tipo 42 Bristol. Según las primeras estadísticas publicadas, ocho aviones argentinos fueron derribados por misiles de este tipo.



Lanzador Seacat de Short, instalado a bordo del Fearless. Los montajes Seacat utilizados en las operaciones del Atlántico Sur eran de tres tipos. Con este sistema de arma fueron destruídos seis aparatos enemigos.



Las fragatas Tipo 22 Broadsword y Brilliant estaban armadas con misiles de pequeño alcance Sea Wolf. Estos sistemas destruyeron cinco aviones enemigos y se observó que los pilotos argentinos evitaban acercarse a esos buques.

determinado asimismo en que medida nuestros propios sistemas de arma limitaron los efectos de los ataques enemigos. En lo referente a los fallos hay que esclarecer sus causas...

En una evaluación provisional, cabe afirmar que los principales sistemas de arma superficie-aire destruyeron los aparatos siguientes: Seawolf: 5; Sea Dart: 8; Seacat: 6; Blowpipe: 8; y Rapier: 13.

Con objeto de obtener el mayor efecto disuasivo, los misiles fueron lanzados por los buques desde una distancia equivalente a su alcance máximo. Los argentinos conocían perfectamente la potencialidad del Sea Dart, pues su Marina posee también este misil. Según el ministerio de Defensa británico, esto obligó a los pilotos enemigos a atacar desde tan pequeña altitud que numerosas bombas cayeron sin estallar, pues no hubo tiempo suficiente para armarlas.

También quedó patente la eficacia de los sistemas suelo-aire. Sin embargo, el Rapier erró a veces el blanco y el Blowpipe resultó demasiado pesado para ser transportado a gran distancia llevándolo a la espalda. Por este motivo, las tropas británicas utilizaron igualmente algunos misiles suelo-aire Stinger, más ligeros que el Blowpipe. El ministerio de Defensa considera que las enseñanzas extraídas del conflicto confirman las críticas expresadas anteriormente contra este misil: al parecer, uno sólo de los cuatro Stinger disparados dió en el blanco (y el avión destruído lo fue quizá por otras armas). Los otros tres no encontraron su objetivo.

Sea Dart

Como arma de defensa de zona, el Sea Dart (propulsado por un estatorreactor) desempeñó un importante papel de disuasión contra los ataques a mediana y gran altitud. Aunque este misil no fue concebido para detener oleadas de aviones aproximándose a pequeña altura, parece ser que derribó ocho aparatos enemigos. La tripulación del destructor Coventry, atacado por una formación de cuatro A-4 Skyhawk argentinos, derribó los dos primeros aviones con sendos Sea Dart y la bomba lanzada por el tercero dio en el blanco.

Durante este combate, hubo un defecto de funcionamiento en el mecanismo de carga del lanzador Sea Dart del Coventry: falló el cierre automático de las puertas antisoplo que protegen la reserva de misiles en el instante del disparo. Para remediarlo, hubo que cerrar las puertas con la mano,por lo que no se podía disparar hasta que el sirviente se hubiera retirado.

British Aeropace defiende el sistema Sea Dart subrayando la antigüedad de los destructores Tipo 42 presentes en el Atlántico Sur y alegando que estaban provistos de sistemas de combate y radares anticuados. Hacía falta tanto tiempo para obtener los datos de objetivo y transmitirlos al sistema de dirección de tiro que, en muchos casos, los atacantes, que se acercaban al buque volando muy bajo, habían desaparecido ya de las pantallas de vigilancia cuando el sistema se encontraba por fin listo para disparar.

Otro motivo de fallos fue el mal tiempo. En la zona de operaciones, los buques tuvieron que hacer frente a un mar de fuerza 7, superior a los límites de empleo fijados en los requerimientos que dieron lugar a la realización del Sea Dart. En las pantallas de radar, los ecos de mar impedían detectar con precisión los blancos situados hasta más de 16 km. de distancia.

Seacat

Los buques que participaron en las operaciones estaban provistos de tres tipos de instalaciones del misil subsónico Shorts Seacat, desde la más sencilla con un sistema óptico de dirección de tiro, hasta la más completa con la dirección de tiro integrada en los radares de a bordo. Además de producir un efecto disuasivo, parece ser que los misiles Seacat derribaron seis aparatos enemigos.

Seawolf

El sistema de misil de pequeño alcance Seawolf estaba instalado en las fragatas Broadsword y Brilliant. Este arma resultó muy eficaz y los británicos lamentan solamente que no pudiera ser utilizada desde mayor número de buques. Oficialmente, el Seawolf destruyó cinco aviones y se observó que los pilotos argentinos evitaban aproximarse a las fragatas Tipo 22. Durante los primeros combates, cuando varios atacantes se aproximaban al mismo tiempo desde distintas direcciones, la calculadora tardaba en fijarse en un objetivo y apuntaba el lanzador según un ángulo de acimut intermedio entre los de todos ellos, por lo que era necesario empezar otro ciclo de designación y seguimiento. Los ingenieros que se hallaban a bordo corrigieron rápidamente este defecto modificando los programas informáticos.



Contenedores de lanzamiento de misiles MM.38 Exocet, destinados a ser utilizados desde tierra y capturados en Port Stanley tras la rendición de las fuerzas argentinas. Durante los combates en torno a la capital del archipiélago, un sistema idéntico dañó el crucero ligero Glamorgan.



Misil argentino MM.38 Exocet alojado aún en su contenedor. Estas armas estaban instaladas anteriormente en buques de guerra y fueron trasladadas a tierra. Los argentinos intentaron disparar dos de ellas. Una sola funcionó y alcanzó al Glamorgan.

Por otra parte, se halló un defecto importante en - las características del sistema. El Seawolf, concebido como medio de defensa puntual, puede atacar solamente objetivos que se aproximen al buque lanzador. Las fragatas Brilliant y Broadsword, encargadas de proteger los portaaeronaves Hermes e Invincible, se apostaron de manera a interceptar la amenaza más probable. Por no poseer un alcance suficiente, sus misiles Seawolf no pudieron derribar los misiles argentinos lanzados desde otra dirección.

Sea Skua

Los misiles antibuque Sea Skua, lanzados desde helicópteros, fueron utilizados por primera vez en operaciones reales durante el conflicto de las islas Malvinas, logrando hundir un buque y dañar gravemente a otro mas. El 2 de mayo, los patrulleros argentinos Alférez Sobral y Comodoro Somellera hicieron - fuego contra un helicóptero Sea King de la Marina británica; fueron atacados a su vez por dos Lynx del Coventry, cada uno de los cuales lanzó dos Sea Skua. El Comodoro Somellera (800 tm. de desplazamiento y 44 m. de eslora) se hundió y el otro buque resultó gravemente dañado. El combate tuvo lugar con muy mal tiempo y fuerte mar, por lo que los objetivos eran muy poco visibles.

Blowpipe

Habían sido criticados, al parecer de manera injustificada, el excesivo peso y la insuficiente precisión del misil - Blowpipe, que se dispara apoyando el lanzador en el hombro. Posteriormente se comprobó que, con este arma, los británicos habían logrado destruir seis aviones Pucara, dos Mirage y un A-4 Skyhawk. [En las estadísticas publicadas posteriormente figura un total de ocho (en lugar de nueve) aviones argentinos derribados por el - Blowpipe.]

El Blowpipe no es más pesado que la ametralladora británica estándar, pero, a raíz de la pérdida de los helicópteros de apoyo logístico Wessex que llevaba el Atlantic Conveyor, los misiles tuvieron que ser transportados a la espalda durante la larga marcha hacia Port Stanley.

Fueron utilizados numerosos Blowpipe durante los combates librados en la zona Sur alrededor de Goose Green y Darwin.

Según los miembros del 2°batallón de paracaidistas, esos misiles desempeñaron un papel decisivo contra los aviones de ataque aire-suelo, en particular los Pucara.

Rapier

Las baterías de misiles antiaéreos Rapier, de gran importancia para las fuerzas terrestres, fueron desembarcadas sin ser debidamente revisadas después de un viaje por mar que duró ocho semanas. Al parecer, la corrosión marina planteó al principio ciertos problemas, consistentes en particular en algunos fallos de los grupos electrógenos. Por otra parte, en el aspecto operacional, se produjeron ciertas interferencias entre los dispositivos electrónicos del Rapier, los de los buques y de IFF. Nunca se había pensado que el Rapier tuviera que defender algún día los buques de la Marina. En estas condiciones, hubo que prescindir del radar de dirección de tiro y fiarse de la puntería visual. Entre otros pequeños defectos observados entonces, cabe mencionar la formación de hielo en los visores, que se intenta suprimir con una circulación forzada de aire caliente.

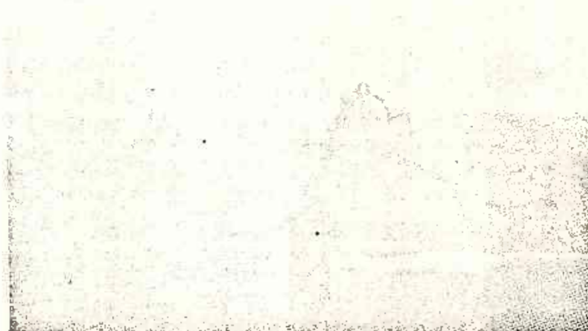
Pese a todas estas dificultades y a las severas condiciones de empleo del Rapier, hay que reconocer su gran eficacia, ya que este sistema de arma derribó 9 o quizá 13 aviones enemigos.

Después de ser llevadas a tierra, las baterías dispararon durante algunos días en dirección al mar y hasta el límite de su alcance práctico, a menudo con cierto ángulo de depresión desde las crestas de las montañas, por encima de las tropas atrincheradas en las laderas.

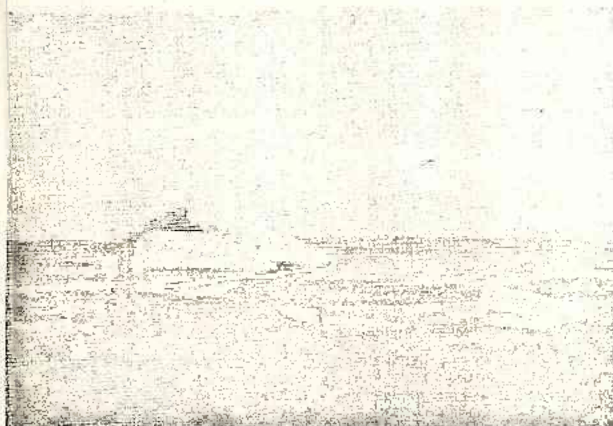
A raíz del ataque argentino contra los LST Sir Tristram y Sir Galahad, y debido a la ausencia de cobertura aérea durante las operaciones de desembarco, se dijo que la puesta en batería del Rapier era demasiado lenta. Esta acusación está desprovista de fundamento. Según los representantes de British Aerospace, la ausencia de reacción de los Rapier durante el ataque no fue debida al hecho de que se requiriera más de 15 minutos para ponerlos en batería, sino al que se utilizara un solo helicóptero para llevarlos a tierra, y que el ataque tuviera lugar precisamente durante el transporte de las baterías. Si los argentinos hubieran atacado de nuevo al cabo de poco tiempo, las pérdidas habrían sido aún más cuantiosas, pues la ausencia



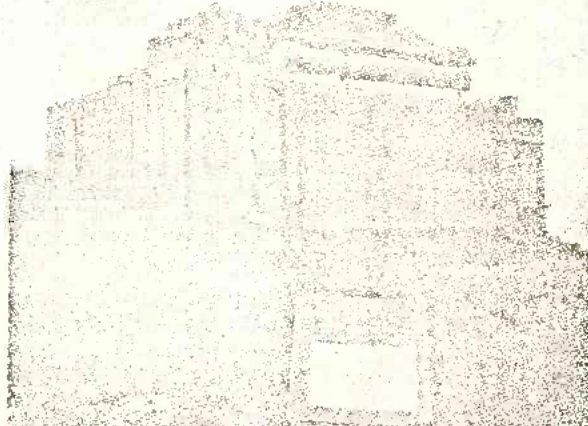
Infante de Marina británico llevando un misil Blowpipe en el hombro. Aunque esta arma ha sido objeto de ciertas críticas relativas a su excesivo peso, se le atribuye la destrucción de ocho aviones enemigos. Los argentinos poseían también el Blowpipe, que les permitió derribar un Harrier.



Fotografiado desde el Fairless, el destructor Tipo 42 Exeter lanza sus misiles Sea Dart contra un aparato argentino Lear Jet que estaba reconociendo el dispositivo británico en la zona de San Carlos. Al parecer, el Lear Jet fue alcanzado.



Lanzador argentino de misiles Tigercat.



Unidad de tiro argentina Roland, con sus radares de localización y seguimiento plegados, y los tubos lanzamisiles bajados. Al parecer, un aparato británico Harrier fue derribado por el Roland durante el conflicto.

de cobertura aérea se prolongó durante casi una hora. El único helicóptero todavía disponible estaba ocupado en recoger a los supervivientes de los dos buques incendiados.

-o-o-o-
-o-o-

LA BATERIA ANTIAEREA "T" (SHAH SUJAH'S TROOP) RA EN LAS ISLAS MALVINAS.

Hoy 29 de junio, entre los cascotes y escombros de lo que fue la estación meteorológica de Port Stanley, cuesta trabajo evocar los acontecimientos de las doce últimas semanas sin hacer otras consideraciones. Para el personal de la batería "T", ese período de tres meses estuvo lleno de emociones y experiencias vividas, no todas agradables o placenteras.

Embarcamos rápidamente en el LSL (Logistic Landing Ship) Sir Geraint (unidad auxiliar de la Marina). Tras varios días de espera, nos hicimos a la mar el 6 de abril de 1982 y el comandante de nuestra batería efectuó el viaje en el Fearless. Desde el primer día y hasta desembarcar en San Carlos (islas Malvinas) el 21 de mayo, la batería siguió un programa completo de adiestramiento. Dependíamos del 29°regimiento de comandos de artillería, que nos prodigó (en particular la 79ª batería, la batería de mando y el estado mayor) su generosa ayuda para adaptarnos rápidamente a las técnicas de combate en clima frío, a diversos aspectos navales de nuestra misión y a la complejidad de las operaciones anfibias. El Rapier puede ser transportado por aire, pero el traslado de cada destacamento requiere cinco viajes en helicóptero Sea King, sin contar el transporte de su vehículo de apoyo; además la inexistencia de contenedor adecuado, tal como el utilizado con el Light Gun, impide normalizar las cargas. Las unidades de tiro habían sido cargadas en el interior del LSL, en la bodega de carros. Quienes conozcan el LSL comprenderán la dificultad que representa descargar las unidades de tiro y transportarlas hasta la plataforma del helicóptero. A bordo de nuestro buque, como en casi todos los demás, las bodegas, locales y espacios disponibles en cubierta estaban atiborrados de aprovisionamientos, vehículos y municiones, que debíamos retirar para poder sacar nuestros materiales. Durante nuestra estancia en la isla de la Ascensión, la mala suerte nos impidió adiestrarnos realmente en el tiro. No obstante, pudimos efectuar algunos ejercicios.

El viaje entre la isla de la Ascensión y la zona de interdicción alrededor de las islas Malvinas, y desde allí hasta nuestro punto de desembarco, transcurrió prácticamente sin incidentes, con el único inconveniente de la ausencia de nuestro comandante de batería, por lo que tuvimos una sola ocasión, el día D-3, para reunirnos todos y coordinar nuestros emplazamientos. Para cada uno de ellos, el RSRE de Malvern nos había entregado mapas que resultaron excelentes. No pudo ser reconocido



Unidad de tiro Rapier colocada en batería sobre una cresta que domina la bahía de San Carlos. Los radares Blindfire empleados normalmente con el Rapier son incompatibles con otros tipos de radares, por lo que fue necesario utilizar métodos de puntería vis[illegible]

el terreno antes del desembarco general. El plan del transporte por helicóptero, que se presentaba como una operación de lo más aleatorio, no comprendía menos de 63 viajes de ida y vuelta, sin contar el desembarco del estado mayor y las municiones de reserva. El desembarco fue algo inolvidable. Cuando iniciamos nuestras idas y venidas en helicóptero, los comandos y batallones de paracaidistas estaban ya sólidamente instalados en la cabeza de puente y los ataques aéreos llegaban a su apogeo. De todos modos, el día D desembarcamos diez unidades de tiro, aunque no exactamente en los emplazamientos previstos. El resto fue transportado a tierra el día siguiente, con una providencial mala visibilidad que impidió al enemigo efectuar ataques aéreos. Al principio, dudamos de nuestra capacidad para justificar las esperanzas puestas en el Rapier, pero, cuando la unidad de tiro 33C del sargento Morgan hubo borrado del cielo dos Skyhawk, saludada por una gran ovación procedente de la ladera de nuestra colina, comenzamos a recobrar confianza. Es inútil comentar hoy otra vez el episodio de la "avenida de las bombas", llamada "valle de la muerte" por los mismos pilotos argentinos, ni las posteriores peripecias de la campaña. Nuestro resultado final de 13 aviones

derribados no refleja las dificultades del terreno en el que estabamos emplazados ni el perfil inhabitual de las misiones de ataque llevadas a cabo por los pilotos argentinos. Los amplios valles en U planteaban problemas de tiro hacia abajo a las baterías emplazadas en las crestas (sin hablar de la niebla ni de las nubes bajas), mientras que, para las instaladas más bajo, había numerosas limitaciones de ángulo de acimut y volumen de tiro. En condiciones normales, un caza de reacción volando a una velocidad de 500 nudos y una altitud de 50 pies constituye un objetivo difícil. Si se añaden sus frecuentes desapariciones tras los accidentes del terreno, la gran variedad de sistemas de arma disparando practicamente en horizontal y el hecho de que fuera casi siempre imposible localizar visualmente los blancos situados a más de 3 km. de distancia, se comprenderá que en estas condiciones nuestra misión no guarda relación alguna con las películas proyectadas durante la instrucción ni los ejercicios de tiro efectuados en las islas Hébridas. Desarrollamos nuevos métodos, por ejemplo el consistente en disparar un misil antes de localizar el avión enemigo y guiarlo después hacia él mientras que se alejaba. No es extraño que un 40% de nuestros tiros certeros fueran logrados alcanzando el objetivo por detrás. Habida cuenta de la vulnerabilidad de los sirvientes del Rapier, es sorpredente que no sufieran bajas. Las unidades de tiro fueron atacadas algunas veces por los aviones y una de ellas resultó alcanzada por numerosos proyectiles de tipo shrapnel. Tuvimos mucha suerte. El análisis del desarrollo de los combates no finalizará antes que pase mucho tiempo, serán extraídas valiosas enseñanzas, entre las que cabe mencionar las siguientes:

- Grado de preparación y adiestramiento: El programa completo de adiestramiento desarrollado durante la larga travesía dio muy buenos resultados y permitió a los destacamentos de Rapier sobrellevar condiciones meteorológicas muy rigurosas. Pero no basta con que el soldado esté en buena forma física: ha de tener también una moral muy alta. En el caso de futuros conflictos,el adiestramiento deberá incluir ejercicios de larga duración, efectuados en condiciones difíciles.

- Diversificación del adiestramiento y conocimiento de otras armas: Los hombres del 29°regimiento y de la 3ª brigada de comandos nos instruyeron perfectamente en todos los complejos aspectos de las operaciones anfibias. Es indudable también que nuestra asignación a la 1ª brigada de infantería y nuestra participación en todos sus ejercicios de utilización de las armas proporcionaron a los destacamentos de Rapier un conocimiento profundo de las tácticas de la infantería, lo que resultó primordial. Por otra parte, inversamente, es obvio que todos deberían conocer más a fondo la teoría y la práctica de la defensa aérea en general,y

en particular con el Rapier. Cada vez que se presente la ocasión, será imprescindible asociar en los mismos ejercicios las baterías de Rapier con las unidades de otras armas a las que - estén asignadas. Los ejercicios independientes son muy poco útiles para los destacamentos.

Para el porvenir, puede ser interesante observar que las unidades de defensa aérea se cuentan entre las primeras que entraron en acción y serán, con mucha diferencia, las ultimas - que se vayan. Poseemos un material excelente y de eficacia comprobada, que funcionó casi continuamente hasta el límite de sus posibilidades...

LOS NUEVOS SISTEMAS ANTIMISIL DE LA MARINA BRITANICA.

El nuevo portaaeronaves Illustrious cuya construcción finalizó antes de la fecha prevista, ha zarpado hacia el Atlántico Sur para relevar al Invincible, perteneciente a la misma clase - de unidades. El Illustrius está provisto de los sistemas de defensa cercana General Dynamics Phalanx para la defensa antimisil. Cabe recordar que los AM.39 (versión aire-superficie del Exocet) lanzados por aviones Super Etendard de la Marina argentina hundieron al destructor Tipo 42 Sheffield y el buque portacontenedores Atlantic Conveyor, mientras que un MM.38 Exocet disparado desde - tierra alcanzó el crucero ligero Glamorgan. Tres destructores - Tipo 42, que zarparán próximamente hacia las aguas australes, han sido provistos de dos montajes dobles Oerlikon GCM-A02 de 30 mm. Por último la Marina ha encargado numerosos cañones monotubo Oerlikon GAM-801 de 20 mm., para instalarlos en diversos buques. - Estas medidas son provisionales y en otoño próximo será efectuado un análisis comparativo completo de diversos modelos competidores de sistemas de defensa cercana para tomar una decisión definitiva al respecto. No obstante, se sabe ya que los buques de ciertas clases (en particular la proyectada fragata Tipo 23) estarán armados con la versisón ligera del sistema de misil antimisil Seawolf de British Aerospace, asociada con nuevos radares.

El comité de programas del ministerio de Defensa había comenzado esta evaluación antes del conflicto y expresó ciertas - reservas sobre la eficacia de la artillería, con relación a la de los sistemas de misiles de defensa puntual tales como el Seawolf. Hace tiempo que la Marina reconoció la necesidad de reforzar los medios de defensa de sus portaaeronaves contra los misiles y aviones desplazándose a pequeña altitud, que lograran salvar la barrera formada por los aparatos Sea Harrier y los misiles Sea Dart. - Pero las dificultades materiales que representan la instalación - tardía de un sistema de defensa y las indecisiones respecto a la elección de la versión ligera definitiva del Seawolf, impidieron que el Invincible se hiciera a la mar provisto de un sistema de - defensa cercana o puntual. Durante el conflicto, British Aerospace propuso instalar provisionalmente el prototipo del Seawolf VM40 en el Illustrious, que estaba aún en construcción, mientras que Marconi ofreció una versión en contenedor del sistema completo Seawolf GWS25. En vista de la urgencia de la situación, la - Marina prefirió montar de momento el sistema de artillería Phalanx.

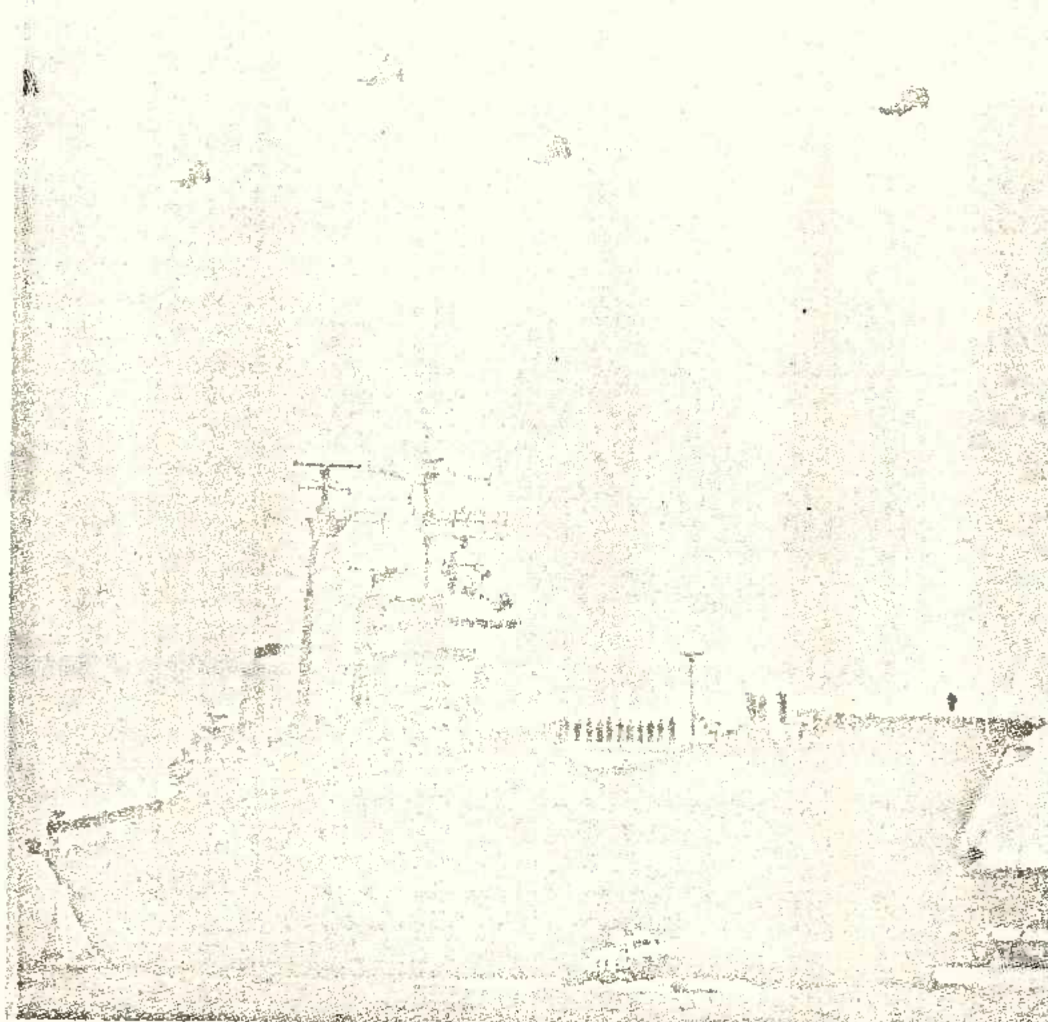
El Admiralty Surface Weapons Establishment examinó detenidamente el Phalanx para estar seguro de que es compatible con los radares de a bordo, después de lo cual el ministerio de Defensa adquirió dos sistemas para el Illustrious y pasó un pedido condicional de dos ejemplares adicionales para instalarlos eventualmente en el Invincible con ocasión de su revisión general,-

cuando regresara de las islas Malvinas. El montaje de los dos sistemas Phalanx en el Illustrious duró unos quince días. Para simplificarlo al máximo y terminarlo a tiempo, los cañones fueron instalados en los únicos emplazamientos disponibles entonces, que no son los más adecuados para este sistema (uno de ellos en la parte de proa, junto al lanzador Sea Dart, y el otro a estribor, en el extremo trasero de la cubierta de vuelo). Si se confirma el pedido facultativo de dos Phalanx para el Invincible, ambos sistemas serán montados probablemente en salidizo. En lo referente a la solución definitiva, podría ser escogido el Seawolf ligero, pero su instalación obligaría a efectuar enormes trabajos. La Marina espera poder tomar próximamente una decisión al respecto, con objeto de aplicarla también en el Ark Royal antes que finalice su construcción.

El ministerio de Defensa había pasado otro pedido condicional de seis sistemas Phalanx para tres destructores Tipo 42 (Newcastle, Liverpool y Glasgow). Al no poder recibirlos en seguida, decidió montar en estos buques dos cañones bitubo Oerlikon GCM-AO2 de 30 mm. a uno y otro lado de la chimenea, donde estaban instalados los botes salvavidas. La sociedad BMARC ha entregado a la Marina ocho montajes GCM-AO2 (no se sabe a que unidad están destinados los dos últimos), construídos y probados especialmente para poder ser integrados posteriormente en un sistema de dirección de tiro, aunque las piezas serán autónomas de momento. BMARC suministró igualmente numerosos cañones GAM-801 de 20 mm. provistos de un simple visor óptico, que reemplazarán o complementarán los de igual calibre, del modelo 1938, instalados en muchos buques británicos.

Como ha sido indicado anteriormente, no se trata más que de soluciones provisionales. Después de las evaluaciones y cuando hayan sido tomadas las decisiones finales, los sistemas Phalanx y GCM-AO2 podrán ser transferidos a buques auxiliares o a los LPD Intrepid y Fairless. Según las informaciones disponibles actualmente, en otoño próximo comenzará la evaluación de los modelos competidores siguientes: nuevas versiones del Phalanx, provistas de cañones de mayor calibre (sin duda los General Electric GAU-12 y GAU-8 de 25 mm. o el GAU-13 de 30 mm.); el SGE-30 Goalkeeper de Hollandse Signaalapparaten y General Electric; el Seaguard de Contraves; y el nuevo sistema de defensa cercana VFM30 propuesto conjuntamente por Vickers Shipbuilding and Engineering, Marconi Space and Defence Systems y Ferranti Computer Systems.

El VFM30 se compone de dos partes: un módulo de vigilancia montado en el tope de un mástil y otros de tiro (cuatro como máximo) idénticos, conectados entre sí por un cable de distribución de datos. El cuadro de mandos centralizados ha sido



Finalizó rápidamente la construcción del portaaeronaves Illustrious, que zarpó inmediatamente hacia el Atlántico Sur para relevar a la unidad de la misma clase Invincible. Las enseñanzas extraídas del conflicto condujeron a la Marina británica a instalar en el Illustrious dos sistemas de defensa cercana Phalanx. En la fotografía se ven claramente las dos cúpulas características de este sistema montadas por la banda de estribor, una de ellas en la parte de proa y la otra en la de popa. La Marina reconoce que estos emplazamientos no son los más apropiados; como se puede apreciar en esta fotografía, el sector delantero de tiro está bastante limitado.

concebido de manera a ser compatible con el centro de operaciones de cualquier buque. El sistema de vigilancia está basado en el radar de impulsos coherentes LM Ericsson 150 HL Sea Giraffe, que proporciona una cobertura total antimisil a pequeña y gran altitud, incluso en presencia de ecos de mar o de perturbación. El módulo integrado de tiro comprende el cañón, un radar de seguimiento y un sistema de dirección de tiro. Está formado por los cuatro conjuntos siguientes: a) la pieza GAU-8 con su sistema de alimentación, que tira proyectiles subcalibrados con núcleo perforante de aleación de tungteno, procedente de un depósito corriente de municiones, a la cadencia de 4.200 disparos/minuto; b) el soporte del cañón derivado del modelo General Electric EX-83 y construido por Vickers Shipbuilding and Engineering; c) el radar de seguimiento de Marconi Space and Defence Systems, accionado por servomecanismos, que funciona en la banda K con una antena Cassegrain; el radar es solidario del soporte, pero sus movimientos son independientes; y d) un sistema de evaluación de la amenaza y designación de las armas, y un sistema de dirección de tiro, que comprende tres paqueñas calculadoras Ferranti M700/40 Argus.

Cuando el dispositivo de vigilancia detecta una amenaza, el módulo de tiro se orienta en la correspondiente dirección, y el cañón se mantiene solidario con el radar de seguimiento. Ambos efectúan simultáneamente una exploración en elevación. Una vez que el radar ha localizado el objetivo, se fija en el mismo y se independiza del cañón, que dispara una breve ráfaga de referencia. El radar detecta el chorro de agua levantado por los proyectiles y la calculadora determina la corrección de tiro necesaria. La pieza hace fuego automáticamente e interrumpe el tiro cuando el sistema de evaluación de la amenaza considera que el objetivo ha sido destruido. Al final de la secuencia, el radar se alinea de nuevo y queda solidario con el cañón. En abril y julio pasados fueron probadas respectivamente las municiones y la operación de detectar el chorro de agua.

Por considerar seguramente que el calibre de 20 mm. era insuficiente, la Marina británica efectuó una primera evaluación del cañón Sea Zenith de 25 mm. del sistema Seaguard. Está previsto que analice más detenidamente este material en octubre próximo. Si la Marina escogiera el Sea Zenith, BMARC produciría el cañón y la munición, y efectuaría el montaje final; los representantes de la sociedad afirman que la solución de reemplazar el cañón Gatling con cuatro tubos independientes ofrecería muchas ventajas, en particular la de reducir los riesgos de incidente de tiro. El Sea Zenith dispara normalmente ráfagas de 92 a 102 proyectiles (1,2 seg. de fuego).

Como ha sido indicado anteriormente, el sistema GWS26 Seawolf será escogido sin duda como medio de defensa puntual de la futura fragata Tipo 23. Puesto que no ha sido previsto otro sistema de defensa cercana para este buque, el Seawolf será probablemente de lanzamiento vertical.

El GSW26 llevará un nuevo radar de vigilancia y discriminación de objetivos Tipo 996, en lugar del Tipo 967/968 como el asociado con el sistema GSW25 (instalado en las fragatas Tipo 22 y algunas de la clase Leander). En los próximos meses, el ministerio de Defensa publicará "someras especificaciones" (un simple pliego de condiciones con algunos detalles adicionales) del Tipo 996, del que se calcula que harán falta 30 ejemplares (de dos tipos). Serán presentados sin duda tres modelos competidores: el de Marconi Radar Systems, uno de Plessey y el SMART (Signaal Multibeam Adquisition Radar for Targetting) de Hollandse Signaalapparaten. Si fuera escogido este último, la sociedad británica MEL se encargaría de gran parte de la producción en serie. Por otra parte, es posible que el futuro radar Tipo 996 reemplace el Tipo 992 de los destructores Tipo 42 en servicio.

En las fragatas Tipo 22, el Seawolf GWS25 Mod.0 estándar será substituido con la versión ligera GWS25 Mod. 3. En esta última, el radar de seguimiento Tipo 910 Mod. 0 ha sido reemplazado con el modelo de Marconi Tipo 911 (ex ST805SW). El Mod. 1, cuyo programa ha sido suspendido. comprendía un radar Blindfire y otro Tipo 910, mientras que el Mod. 2 era la versión VM40 del Seawolf que rechazó la Marina británica. Por otra parte, el Mod. 3 será protegido de manera más eficaz contra la perturbación. Tan sólo cinco de las diez fragatas de la clase Leander "de casco ancho" (las más recientes) serán provistas de la versión GWS25 Mod. 0 del Seawolf, en lugar de la nueva variante ligera de lanzador.

-o-o-o-
-o-o-

PAPEL ANEXO.

La Concepcion de Curruchea que iba al Callao, se perdió el diez de Enero en la costa de la Tierra del Fuego en los 54½ de latitud. Todo el equipage se salvó, porque vararon con buen tiempo. Sacaron víveres, herramientas, madera, algunos géneros de telas, y todo lo que necesitaban para mantenerse algun tiempo en aquel parage. Hicieron su real en una llanura, al abrigo de un bosque inmediato á un buen puerto de 26 pies de agua: su fondo arena y fango, y cabrán en él hasta cien embarcaciones. La entrada estrecha, y hay en él 5½ brazas de agua. Empezaron á construir una goleta de 28 codos, su quilla era de un mastelero de gavia; para la tablazon aserraron el baupres, palos, vergas y masteleros, y de la mitad del casco del navío que la mar echó á la playa, sacaron la clavazon despues de haberle quemado. Salieron de este puerto, el dia 3 de Abril, 193 hombres, y llegaron á Buenos Aires con pérdida de 5 el dia 24 del mismo. Parte de esta tripulacion tengo en mi barco, y de algunos hombres de razon é inteligencia he procurado adquirir estas noticias, en las que todos convienen. Es muy fértil, tiene mucho apio silvestre de un gusto muy delicado, abundancia de una especie de fresas, manzanilla en unas matas como espinos, y otra frutilla, todo de muy buen gusto.

Los naturales son muy humanos y afables, de estatura mas que mediana, blancos, rubios, y de buena disposicion. Su trage el de pieles de guanaco y de lobo marino, sus armas son el arco y la flecha, su mantenimiento es pescado, y en aquel tiempo habia varado una ballena en la playa, de la que iban partiendo trozos que metian bajo de tierra, de la que los iban sacando para comer á medio asar. Traen rosarios al cuello, y manillas ó pulseras, cuyas cuentas son de piedrecitas y conchas del mar, y querian que la marinería les regalase algunos. Sacan fuego refregando dos palos para encenderle en donde quieren. Cuando se embarcó esta marinería fué á hombros de los indios, porque voluntariamente quisieron hacer estas manifestaciones de amistad y cariño: por lo que no hay duda que será muy facil domesticarlos, y que si es tan buen temperamento, y el pais fértil como dice esta gente, convendrá mucho tener allí una colonia y puerto de arribada para las embarcaciones que por alguna desgracia no pudiesen montar el Cabo. Hay arboledas de diferentes calidades, y se encuentran algunas maderas de construccion.

11.

REAL ORDEN.

Ademas de lo que en órdenes separadas se previene á V. E. sobre las Malvinas, ha resuelto el Rey que en la fragatas Liebre y Esmeralda se embarquen, para ser transferidas á Europa, las familias y demas individuos Franceses que no se acomoden á quedar en aquellas islas. Que determine V. E. con el Gobernador, si fuese preciso que se mantenga en ellas una de las fragatas por ahora, ó si atendido á los dispendios que esto atrae, bastará quede allí la fragata el Aguila Francesa, que ha de ser de dotacion de aquella colonia para su uso, con las embarcaciones menores que se encuentran en ella, para su comunicacion con Montevideo, y los objetos que sobre el reconocimiento del Estrecho, disfrute de sus maderas, y cultivo de los Indios, se prevendrán en adelante. Que D. Miguel de Bernazani, que vá de Ministro en las citadas fragatas, ha de quedar en las Malvinas para hacerse cargo de los objetos pertenecientes á la Real Hacienda, bajo las órdenes del referido Gobernador, pues hay que recibir de los Franceses quanto allí existe: y tambien para la administracion subsecuente de reses, víveres, y demas efectos que corresponda. Que las reses que se embarquen en Montevideo, y las demas que despues se envien, son para establecer hatos de ganado de cuenta de S. M., y subsistencia de aquella poblacion. Que el ingeniero D. Estevan O'Brien destinado á Malvinas, debe pasar con el Gobernador, y tambien el oficial de artillería D. Francisco de Orduña, aunque vayan solo cuatro ó seis artilleros: pero si V. E. necesitase á este, se quedará en Buenos Ayres. Que V. E. haga que vuelvan luego las referidas fragatas, ó una si no hubiese precision de ellas; pero que si están aun los navíos Diligente y Gallardo, prefiera V. E. el regreso de estos. Que respecto del destino de Bernazani, vaya en las fragatas otro oficial del Ministerio de Marina, que desde el arribo á Montevideo se haga cargo del de los navíos, y de cualesquiera otras embarcaciones del Rey que allí existan, cesando en el interino D. Pedro Bermudez. Que los dos cirujanos de la armada que van de supernumerarios en las fragatas, queden en las Malvinas con las dos cajas de medicina que llevan, á mas de las de su dotacion, si se contemplase preciso.

Todo lo cual participo á V. E. de órden de S. M. para su inteligencia, y á fin de que disponga lo conveniente al efectivo cumplimiento de esta real determinacion.

Dios guarde á V. E. muchos años. San Ildefonso 3 de Octubre de 1766.

D. Julian Arriaga.

Sr. D. Francisco Bucareli.

12.

REAL ORDEN.

Con el fin de que tengan en las Islas Malvinas el pasto espiritual que conviene, ha resuelto el Rey que V. E. pida á los Superiores de la Religion de San Francisco, dos Religiosos de entera satisfaccion, para que ademas del referido objeto, pueda emplearse uno en el de tantear en las costas del Estrecho de Magallanes la reduccion de aquellos Indios, que segun han experimentado los Franceses, se manifiestan afables y proporcionados al trato de gentes. Participolo á V. E. de su real órden para que disponga su cumplimiento.

Dios guarde á V. E. muchos años. San Ildefonso, 4 de Octubre de 1766.

D. Julian Arriaga.

Sr. D. Francisco Bucareli.

13.

REAL ORDEN.

Repetidamente confirmadas las noticias que habrá V. E. recibido al arribo á Montevideo de las fragatas Liebre y Esmeralda, del intentado

establecimiento (ya formado) por los Ingleses en alguna isla de esos mares ó los del sud, y acaso en sus costas, y no habiendo podido saberse el preciso parage, urge cada dia mas el encargado descubrimiento de él, y por consecuencia el avisar las providencias para este logro, que por lo respectivo á esa costa *hasta el Estrecho de Magallanes, inclusive este, y sucesivamente hasta Cabo de Hornos, ha de ser de la inspeccion de V. E.*, auxiliándose con el Gobernador de Malvinas D. Felipe Ruiz Puente; disponga V. E., por los medios que su conocimiento le dicte, que se reconozca costa á costa, con embarcaciones á propósito, la distancia que media desde ese Rio al Estrecho de Magallanes, y la parte que puedan de este; y que en lo restante, hasta el Cabo de Hornos, se practique igual diligencia. Para lo que acordará V. E. con el citado Puente la parte de que haya de encargarse él, luego que se posesione de las Islas Malvinas, no solo por lo que mira á todo el continente de estas, y las de que tenga noticia en aquellos mares, sino es tambien por la costa, desde el Estrecho á Cabo de Hornos: aunque á la embarcacion con que V. E. despache, según se le mandó, los Misioneros á la Tierra del Fuego, donde se perdió el Registro la Concepcion, le será mas adaptable este exámen. Y deberá V. E. instruir á los Capitanes, á fin de que, entrando en el parage donde encuentren el establecimiento, para reconvenir, como sorprendidos de él, de su intrusion en dominios de S. M., contra la buena fé de los tratados y armonía que subsiste entre las dos naciones, protestándoles sobre su contravencion, se valgan de la forzosa detencion para enterarse de la entidad del establecimiento, el número de gentes y extension de fortificaciones, regresando inmediatamente á dar cuenta á V. E., quien despachará, sin pérdida de instante, un aviso á estos reinos con estas noticias.

Fuera de los expresados medios, quiere el Rey que V. E. haga partir uno de los dos chambequines, ó si lo halla por mas conveniente, una fragata, con órden de que, observando, en lo permitido á un buque, el propio reconocimiento hasta el Estrecho, *lo continue en todo este hasta su desembocadero en la parte del sud*, y vuelva por el mismo á este puerto, trayendo un exacto diario de su navegacion, y novedades que le hayan ocurrido; que entregado á V. E., lo pasará á mis manos para noticia de S. M.

Dios guarde á V. E. muchos años. Madrid 29 de Diciembre de 1766.

D. JULIAN ARRIAGA.

Sr. D. Francisco Bucareli.

14.

REAL ORDEN.

El Comandante de la fragata el Aguila, que ha regresado de las Islas Malvinas á San Maló, llamado Mr. Guyot, ha asegurado, en cuanto á si los Ingleses habian hecho algun establecimiento en aquellas islas, que no se ha descubierto rastro alguno de semejante establecimiento en las Malvinas, y que tiene por evidente que no lo hay; pues á haberlo, hubiera sido casi imposible que los Franceses no lo hubiesen penetrado, mediante los reconocimientos que habian hecho casi al rededor de toda ella. Manifestando que no puede asegurar con igual certeza, que no lo hayan hecho en lo interior del Estrecho de Magallanes, ó á la otra parte de él, en alguna costa de la mar del sud, y que aun se inclina á creer, que haya podido ser en una muy pequeña isla que está casi en el medio del Estrecho, llamada la Isla Delfina, ó San Luis, que jamas ha estado habitada, ni poblada por nadie. Que un piloto Inglés, con quien habló en la Isla de Madera el mes de Enero del año pasado, le dijo habian arribado á ella dos fragatas Inglesas, las cuales iban á continuar la expedicion del Capitan Byron, y que tenia fundamentos para sospechar fuese la idea de los Ingleses el hacer un establecimiento en la referida Isla Delfina, ó San Luis, ó bien en la Isla de la Madre de Dios, que está dentro de la mar del sud, siguiendo la costa del continente, entre 50 y 53 grados de latitud austral: y le añadió, que se inclinaba mas á esto último que al establecimiento de la Isla Delfina.

Enterado el Rey de estas noticias, me manda comunicarlas á V. E. á fin de que, consiguiente á lo que sobre este asunto le está mandado en órden de 29 de Diciembre último, le sirvan de gobierno para tomar las medidas correspondientes al mas exacto cumplimiento de lo resuelto por S. M.

Dios guarde á V. E. muchos años. Madrid, 7 de Febrero de 1767.

D. JULIAN ARRIAGA.

Sr. D. Francisco Bucareli.

15.

REAL ORDEN.

Desde el 16 de Febrero último, con cuya data se avisó á V. E. lo que hasta ella se sabia de un establecimiento de los Ingleses en esos mares, nada ha podido adelantarse sobre la averiguacion del fijo parage en que se haya practicado, y sí solo probables luces de que no sea en la Isla de la Madre de Dios, entre los 51 y 53 grados de latitud, siguiendo la costa de aquel continente, que entonces se creia, y sí á la parte de acá del Estrecho de Magallanes, en una isla no distante de las Malvinas; pues las noticias que se esparcen en Londres son tan artificiosamente vertidas, que permanece la duda. En ese supuesto, solo espera el Rey aclararla por los exámenes y reconocimientos que á V. E. se le tienen recomendados, y nuevamente le encarga S. M.

Dios guarde á V. E. muchos años. San Ildefonso 21 de Agosto de 1767.

D. JULIAN ARRIAGA.

Sr. D. Francisco Bucareli.

16.

REAL ORDEN.

Respondiendo V. E. á la orden de 2 de Octubre del año próximo pasado, manifiesta en carta de 9 de Abril del presente, que las noticias que se le dieron, relativas á la Tierra del Fuego, se conforman en todo con las que ha adquirido de algunos individuos del Registro la Concepcion que se perdió en aquella costa, y aun permanecen ahí: añadiendo V. E. que, en habiendo caudales para sufragar los gastos de esta expedicion, y la cons-

traccion de una embarcacion proporcionada, se pondrá de acuerdo con los Superiores de la Religion de Santo Domingo, y se enviarán allí algunos Religiosos que tanteen el logro de tan interesante objeto.

Enterado el Rey de todo, reencarga S. M. á V. E. esta importancia, y es su real ánimo, que vaya en la embarcacion algun sugeto de confianza, á quien V. E. cometa el reconocimiento de toda la costa, por si se logra descubrir si hay algun establecimiento de extrangeros.

Dios guarde á V. E. muchos años. San Ildefonso 17 de Septiembre de 1767.

D. Julian Arriaga.

Sr. D. Francisco Bucareli.

17.

Oficio del Gobernador de Buenos Aires.

Exmo. Señor—

Muy Señor mio: En carta de 16 del último Agosto, relativa á las órdenes de 27 y 29 de Diciembre del año pasado, manifesté á V. E. los motivos que en aquella ocasion imposibilitaban su cumplimiento, y aunque en la presente ocurre la misma dificultad, porque son siempre mayores los objetos que los auxilios, apurando todos los arbitrios adoptables á la práctica, en las precisas circunstancias en que me hallo de atender á otros mas graves y egecutivos, con la irremediable falta de embarcaciones proporcionadas, y especialmente de las que vinieron para ello, y por posteriores órdenes tuvieron distinto destino, despaché en 28 del anterior Diciembre al Capitan de fragata D. Domingo Perler, con el chambequin de su mando, nombrado el Andaluz, á reconocer costa á costa la del sud, desde esta al Estrecho de Magallanes, y la parte que pueda de él y su desembocadero, advertido de cuanto debe practicar en su navegacion, y con los Ingleses, en caso de encontrarlos establecidos en algun parage de la extension señalada á su examen y descubrimiento; y á su regreso llegue á las islas Malvinas, á informar á aquel Gobernador de las resultas de su comision, por lo que pueda convenir á la cometida á este para el continente de ellas, y demas de que tenga noticia. De las que produzca uno y otro en la aplicacion de las que tienen á su cargo, y mi eficaz solicitud, avisaré á V. E. con la posible puntualidad, para que se sirva pasarlas al Rey. Y ahora con esta satisfago la órden de 27 de Agosto, y la de 29 de Septiembre, que recibí ayer por el bergantin nombrado Hopp, que en 18 del presente arribó al puerto de Montevideo.

Nuestro Señor guarde á V. E. muchos años como deseo. Buenos Aires 24 de Enero de 1768.

P. D. Exmo. Señor: Me dedicaré á saber la distancia que hay desde la isla á tierra firme; pero antes quiero oir á Perler, que espero lo traiga averiguado; y segun mi concepto, este nombre de Falkland, fue confirmacion que le dieron los Ingleses á la parte de las Malvinas que ocuparon.

Francisco Bucareli.

Exmo. Señor D. Julian Arriaga.

18.

Oficio del Gobernador de Buenos Aires.

Exmo. Señor—

Muy Señor mio: Como no pude encontrar embarcacion alguna proporcionada á la práctica de los objetos que prescribe la Real Orden de 2 de Octubre de 66, relativa á la colonia, y puerto de arribada que el Rey ha resuelto establecer en la Tierra del Fuego, ni otro arbitrio mas oportuno á su cumplimiento, que el propuesto á V. E. en mi carta de 7 de Abril de 67, tuve por indispensable la providencia de construir un bergantin capaz de verificarlo; y concluido, habilitado, y provisto de todo, á satisfaccion del Teniente de fragata D. Manuel Pando, que comisioné á esta importante expedicion, se hizo á la vela la tarde del 17 del presente, con cuatro Religiosos Domínicos, un sargento, seis soldados de infanteria y otros individuos, que con el repuesto correspondiente de provisiones de boca y guerra, y diferentes efectos, propios al entretenimiento y reduccion de los Indios, han de quedar allí, en el parage mas conforme al fin á que se dirigen las intenciones de S. M., advertidos de cuanto conviene al logro, y á este oficial de lo que debe practicar en su navegacion, reconocimiento de la costa, y con cualquiera nacion extrangera que halle en la extension señalada á su exámen: y de las resultas daré á V. E. noticia con la posible puntualidad, esperando ahora se sirva pasar esta á la de S. M., y merecer su real aprobacion.

Nuestro Señor guarde á V. E. muchos años. Buenos Aires, 28 de Enero de 1768.

Francisco Bucareli.

Exmo. Señor D. Julian Arriaga.

19.

REAL ORDEN.

Continuando á V. E. los avisos que se iban adquiriendo sobre el parage en que hubiesen hecho los Ingleses su nuevo establecimiento, en islas, ó tierra firme de esos reynos, pude decirle, con fecha de 29 de Septiembre del año próximo, con la certeza que ya habia; de ser en la Isla Falkland.

Posteriormente se ha asegurado mas, por las cartas que se recibieron del Gobernador de las Islas Malvinas, de que naturalmente estará ya V. E. advertido por el mismo Gobernador, respecto de ser sus fechas de 25 de Abril del referido año, habiendo padecido notabilíssimo extravio.

Aunque es constante este primer establecimiento en el citado parage, no por esto disminuyen los recelos de que intenten, ó hayan intentado otros en islas, ó tierra firme de la banda del sur; y aun hay modernos reiterados anuncios de que su idea sea en el Puerto del Hambre, que ellos nombran *Famine*, y tambien en la Isla de la Madre de Dios. Y en una carta de fecha de 11 de Agosto último, que escribió á V. E. D. Antonio Guill, (que se ha recibido en esta misma ocasion) tratando de las providencias que daba, segun las órdenes que tenia, para resguardo de aquel reino, expresa habérsele asegurado hallarse establecidos ya Ingleses en la Tierra del Fuego, con fortificacion, y una embarcacion en su puerto.

Bien que se halla S. M. enterado, por la contestacion de V. E., de fecha 20 de Agosto de 67 á las órdenes que recibió de 29 de Diciembre de 1766, del cuidado con que quedaba para precaver los designios de los Ingleses, y que debiendo haber recibido las que sucesivamente se le han ido comunicando, y con especialidad las de 7 de Febrero, y 21 de Agosto de 1767, se persuade el Rey esté V. E. procediendo con su acostumbrado celo y vigilancia; como segun los antecedentes que van referidos, á proporcion que se renuevan los motivos, es necesario que mas y mas se esmere la actividad de V. E. para superarlos; me manda S. M. encargar eficazmente á V. E. esté muy á la mira para no permitir establecimiento alguno de los Ingleses; y que de los que tengan hechos, los expela por la fuerza, si no sirven las amonestaciones, arreglado á las leyes, y sin necesitar mas órdenes, ni instruccion, ni observar en esto mas medida que la precisa de sus propias fuerzas con las que ellos tengan, por no exponerse con inferioridad á no lograr el fin. Para cuyo caso, y el de la premeditacion de otras peores consecuencias que V. E. pueda deducir en el estado de esas Provincias, usará del medio de protestas, y reconvenciones de su intentada usurpacion, manifestándoles se contiene de hechos por dar parte á S. M., y esperar sus reales órdenes.

Dios guarde á V. E. muchos años. Madrid 25 de Febrero de 1768.

D. Julian Arriaga.

Sr. D. Francisco Bucareli.

20.

Oficio del Gobernador de Buenos Aires.

Exmo. Señor—

Muy Señor mio: Con destino á la práctica de las órdenes relativas al nuevo establecimiento que el Rey ha resuelto formar en la Tierra del Fuego, y al reconocimiento de la costa, descubrimiento de los Ingleses, y demas objetos que prescriben, salió de este puerto en 19 de Enero el Teniente de fragata D. Manuel Pando, en un bergantin provisto de cuanto con su intervencion se juzgó oportuno á verificar perfectamente el cumplimiento, como entenderá V. E. por mi duplicado separado oficio. Pero habiendo llegado á aquellos parages, y tratado con los Indios, esforzando con la mayor actividad su diligencia, se vió en la precision de cesar en ella, pasar á las Islas Malvinas, y volver aquí, por los motivos que expone en la adjunta carta que tuve suya, y contiene el diario, que á su arrivo me presentó, y dirijo tambien á V. E. Esperando se sirva informar á S. M. de todo lo ocurrido en esta expedicion, y que pondré los medios eficaces á concluirla en la siguiente estacion, enterado de lo que conviene para conseguirlo.

Nuestro Señor guarde á V. E. muchos años como deseo. Buenos Aires 2 de Mayo de 1768.

Francisco Bucareli.

Exmo. Señor D. Julian Arriaga.

21.

REAL ORDEN.

He dado cuenta al Rey de la carta de V. E. de 28 de Enero último, en que avisa la salida del bergantin que hizo V. E. construir para la Tierra del Fuego, habilitado y provisto á satisfaccion del Teniente de fragata D. Manuel Pando, con cuatro Religiosos Domínicos, un sargento, seis soldados y otros individuos, con efectos propios á la reduccion de los Indios, para quedarse allí en el parage mas conforme á sus reales intenciones, explicadas á V. E. en órden de 2 de Octubre de 1766; advertidos de cuanto conviene al logro, y al referido oficial, del exámen y reconocimiento de la costa, y de cualquiera establecimiento de nacion extrangera. Y habiendo merecido todo la aprobacion de S. M., me manda participarlo á V. E. para su inteligencia y gobierno.

Dios guarde á V. E. muchos años. San Ildefonso, 3 de Septiembre de 1768.

D. Julian Arriaga.

Sr. D. Francisco Bucareli.

22.

REAL ORDEN.

Queda enterado el Rey, por carta de V. E. de 2 de Mayo último, y diario y carta que acompaña del Teniente de fragata D. Manuel Pando, de todo lo ocurrido en su expedicion á la Tierra del Fuego, y motivos que le obligaron á cesar en su comision: y espera S. M. aproveche V. E. la estacion oportuna para proseguir esta empresa.

Dios guarde á V. E. muchos años. San Ildefonso, 6 de Octubre de 1768.

D. Julian Arriaga.

Sr. Gobernador de Buenos Aires.

23.

Oficio del Gobernador de Buenos Aires.

Exmo. Señor—

Muy Señor mio—El capitan D. Domingo Perler, y el Teniente de fragata D. Manuel Pando, que informé á V. E., en carta del último 6 de Marzo, salieron de este puerto por distintos rumbos, comisionados al descubrimiento de los Ingleses, y nuevo establecimiento de la Tierra del Fuego, volvieron á él de los parages que le fueron señalados para verificarlo, como expuse á V. E. en otra de 10 de Mayo, habiendo conseguido unicamente reconocer la parte designada en los adjuntos diarios y planos que ofrecí remitir á V. E. para su noticia.

Aprovechando la actual estacion, despaché en 7 del presente á D. Manuel Pando, con dos embarcaciones bien dispuestas, municionadas y artilladas, un sargento, y ocho soldados, tres Religiosos Domínicos, y varias especies oportunas al entretenimiento de los Indios para la Isla del Fuego, con órden de formar la poblacion en el puerto mas útil, y venta-

joso, á los interesantes objetos á que se dirige, de permanecer en ella hasta la primavera ventura, reconocer toda su costa, la de Patagones, y del Estrecho de Magallanes hasta el Puerto Famine, para desalojar á los Ingleses, ó reconvenirlos, caso de encontrarlos, siendo superiores las fuerzas, quedandose con una embarcacion, y enviando la otra con las noticias que adquiera.

En 22 del mismo salió tambien, conduciendo víveres á las Malvinas, y con igual objeto por lo respectivo á los Ingleses, el Teniente de navio D. Francisco Gil de Taboada, en la fragata Santa Rosa de su cargo, reforzada de marineria y guarnicion; y con órden de pasar observando las que lleva mias, y las que le comunique el Gobernador D. Felipe Ruiz Puente á su arribo á aquella isla, á reconocer las costas, y parages que le señale, auxiliado de una de las embarcaciones de su puerto, que prevengo le facilitase: y de las resultas de la diligencia de uno y otro comisionados, avisaré á V. E. con la posible puntualidad.

Nuestro Señor guarde á V. E. muchos años. Buenos Aires, 30 de Diciembre de 1768.

D. Francisco Bucareli.

Exmo. Sr. Conde de Aranda.

24.

REAL ORDEN.

En carta de 12 de Mayo último acompaña V. E. el diario de la navegacion que hizo el Teniente de fragata D. Manuel Pando, con destino á la formacion del nuevo establecimiento en la Tierra del Fuego; y no habiéndolo verificado por la contrariedad de los tiempos, me manda el Rey prevenir á V. E. disponga su cumplimiento en estacion mas oportuna, adoptando todas las providencias para que tenga el efecto que desea S. M.

Dios guarde á V. E. muchos años. San Ildefonso 11 de Septiembre de 1769.

D. Julian Arriaga.

Sr. D. Francisco Bucareli.

25.

REAL ORDEN.

Aunque en órdenes de 1.º de Mayo, y 11 de Septiembre de este año, está recomendada á V. E. la continuacion del envío de embarcaciones en solicitud del establecimiento de Ingleses, y de formar una poblacion en la Tierra del Fuego, como quiera que á estos propios fines se dirigió principalmente la posesion de la Isla Nuestra Señora de la Soledad de Malvinas, por la mas facil proporcion que ofrece su situacion, si se lograse ponerla en un estado de vecindario regular, y abundantes producciones de semillas, ganado y demas necesario á la vida humana; me manda el Rey prevenir á V. E. que, teniendo presente cuanto se le comunicó en órden de 2 de Octubre de 1766, no pierda de vista esta importancia, proporcionando los auxilios que para su logro le pidiere aquel Gobernador, así en remisiones de víveres, efectos, reses y caudales, como destinándole la embarcacion ó embarcaciones propias á mantener esa correspondencia, y á ser empleadas en los reconocimientos del Estrecho de Magallanes, conduccion de maderas, y cultivo de aquellos Indios.

Dios guarde á V. E. muchos años. Madrid 6 de Diciembre de 1769.

Julian Arriaga.

Sr. D. Francisco Bucareli.

26.

REAL ORDEN.

Recibida la descripcion y plano que V. E. incluyó en carta de 30 de Júnio último, de Puerto Deseado que reconoció el Teniente de fragata D. Manuel Pando, en su navegacion á verificar el establecimiento mandado formar en la Isla del Fuego, y con atencion á las ventajosas proporciones que ofrece por su terreno, abundancia de caza, pesca y lo demas preciso á la mejor subsistencia; y tambien para la facil arribada de los navios que navegan al sud, sin la precision de ejecutarla al Janeiro, ni á Buenos Aires, por necesidad de temporal ó de refrescar sus ranchos; quiere el Rey que, examinado nuevamente este parage, y tomando V. E. mas noticias de resultas de la segunda salida al primer objeto, encargada á V. E. en 11 de Septiembre próximo pasado, acuerde V. E. con el Comandante de Marina y sugetos prácticos, si convendrá dar principio con algunas familias á establecer poblacion, sin llevar este pensamiento por ahora mas que hasta el término de hacer experiencia, para que sucesivamente, verificada la utilidad que se cree, se puedan tomar otras providencias que afiancen el acierto: á cuyo fin será tambien conveniente que V. E. instruya al Gobernador de Malvinas, y espere su dictámen.

Dios guarde á V. E. muchos años—Madrid, 7 de Febrero de 1770.

Julian Arriaga.

Señor D. Francisco Bucareli.

27.

REAL ORDEN.

Enterado el Rey, por la carta de V. E. de 9 de Abril, de la determinacion que habia tomado de desalojar á los Ingleses de su nuevo establecimiento de Puerto Egmont, enviando á este fin las fragatas de guerra, que se hallaban en Montevideo, mandadas por el Capitan de Navio D. Juan Ignacio Madariaga encargado de esta expedicion; y aun verificado en posteriores fechas de 16 de Mayo, qué habia héchose á la vela para su cumplimiento el dia 11, me manda S. M. prevenir á V. E. que, si al recibo de esta órden no se hubiese egecutado, suspenda esta operacion, despachando inmediatamente las órdenes correspondientes á este efecto al Gobernador de Malvinas, D. Felipe Ruiz Puente, y á D. Juan Ignacio Madariaga; incluyéndolos los adjuntos pliegos, que al mismo fin se les dirigen: siendo el ánimo del Rey que, repetidas las protestas, sin proceder á mas, y poniendo V. E. á Ruiz Puente en estado de sostenerse contra cualquiera insulto, y dando cuenta de cuanto vaya ocurriendo, espere V. E. nuevas órdenes para su gobierno.

Esto es respectivo al mencionado establecimiento del Puerto Egmont, ú otro cualquiera en las mismas islas, quedando en su fuerza y vigor la órden de 25 de Febrero de 68, para lo respectivo al continente de tierra firme de esas costas, hasta Cabo de Hornos, Estrecho de Magallanes (que era la mente de ella), y la parte del sud que se comunicó al Virey del Perú como de su pertenencia.

Dios guarde á V. E. muchos años. San Ildefonso, 24 de Agosto de 1770.

JULIAN ARRIAGA.

Señor D. Francisco Bucareli.

28.

REAL ORDEN.

(Reservada.)

Con el fin de impedir que los Ingleses, ó sus colonos insurgentes, piensen en establecerse en la Bahia de San Julian, ó sobre la misma costa, para hacer la pesca de la ballena en aquellos mares á que se han dedicado con mucho empeño, ha resuelto el Rey que V. S., de comun acuerdo con el Virey de esas Provincias, y con toda la posible prontitud, disponga se proyecte y lleve á debido efecto el hacer un formal establecimiento y poblacion en dicha Bahia de San Julian, con las miras, desde luego, de que allí se construya una armazon de pesca de ballena, como la que tienen los Portugueses en la Isla de Santa Catalina, procurando á este intento adquirir sugetos prácticos á toda costa, sean Españoles ó Portugueses, y aprovechando para este tan importante logro las abundantes salinas de aquel parage para el abasto de Buenos Aires, y la salazon, que está tan encargada, de las carnes de esas Provincias, con que fomentar este utilísimo ramo de comercio.

Y á este efecto me manda S. M. recomendar á V. S. muy particularmente los expresados objetos, con la advertencia de que, para conseguirlos completamente, autoriza á V. S., y tambien al Virey, á fin de que puedan conceder en su real nombre los premios que regularen convenientes y precisos á que verifiquen, por todos los medios que sean adaptables, las sanas intenciones con que S. M. mira el bien general de sus vasallos, en cuanto sean compatibles con su real servicio. Y así lo prevengo á V. S., de órden de S. M., para su puntual, y exacto cumplimiento; en inteligencia de que á este efecto se avisa lo mismo al citado Virey.

Dios guarde á V. S. muchos años. El Pardo 24 de Marzo de 1778.

JOSEPH DE GALVEZ.

Señor Intendente D. Manuel Fernandez.

29.

Instrucciones para establecer fuertes y poblaciones en la costa que corre desde el Rio de la Plata hasta el Estrecho de Magallanes.

Con motivo de la guerra que subsiste entre la Inglaterra y sus colonias sublevadas de la América Septentrional, y de la poca esperanza que tiene el Gobierno Británico en la actualidad de reducir á su obediencia aquellas grandes posesiones, que hacian uno de los mayores resortes de su poder marítimo, piensa la Corte de Londres indemnizarse de la pérdida que la amenaza por el medio de adquirir alguna posesion en la América Meridional, haciendo establecimientos en la expresada costa Patagónica, que tienen bien explorada y reconocida algunos navegantes y aventureros de su nacion.

A estos antecedentes se agrega otro incentivo, que es el de la pesca de la ballena en aquellos mares, que ya han practicado los Ingleses desde que se establecieron en Malvinas. Y como al mismo tiempo vé el Gobierno Británico, que por las últimas convenciones hechas entre España y Portugal, se coarta la libertad que tenia antes la nacion Inglesa en las costas del Brasil, pues le queda cerrado el puerto de la Isla de Santa Catalina por el artículo 22 del Tratado de límites, es consiguiente que el Gabinete de Londres piense en buscar punto de apoyo en la mencionada costa Patagónica. Y con efecto, sabemos que á este fin se han presentado proyectos al Gobierno Ingles, deducidos de los reconocimientos que hicieron antes sus viageros: y estas noticias ciertas egecutan nuestro cuidado y vigilancia para tomar las precauciones convenientes, con la debida prontitud.

Son dos los parages principales á que debemos dirigir la atencion, para ocuparlos desde luego con algunos establecimientos que sucesivamente se vayan perfeccionando, y que sirvan de escala para otros. El primero es la Bahía sin Fondo, ó Punta de San Matias, en que desagua el Rio Negro, que se interna por cerca de trecientas leguas al reino de Chile; y esta circunstancia hace mas precisa su ocupacion, y que se erija allí un fuerte provisional. Y el segundo, la Bahía de San Julian, ú otro parage de los situados mas al sud, y con mayor inmediacion al Estrecho de Magallanes, si aquella bahía no ofrece proporciones, como aseguran algunos, que dicen haberla reconocido: para que en ella, ó en su inmediato terreno, se establezca una poblacion capaz de subsistir por sí misma á beneficio del tiempo, y de servir de escala ó apoyo para otras mas avanzadas que se deben erigir despues.

Para que se efectuen los dos establecimientos con la posible brevedad, y se aseguren sus progresos en lo venidero, ha nombrado el Rey á D. Juan de la Piedra por Comisario Superintendente de las nuevas poblaciones, y otros tres sugetos que deberán acompañarle; afin de que uno quede en la Bahia sin Fondo, hecho allí el establecimiento primero, y que los otros dos sirvan de contadores y tesoreros en ambos parages respectivamente. Pero el Gobierno de Buenos Aires deberá nombrar las demas personas que se necesitan al intento, y proveer de embarcaciones pequeñas en que puedan hacerse los reconocimientos que son indispensables, á fin de escoger los sitios mas á propósito para la ereccion de poblaciones.

Se conceptuan precisos desde aquí dos ingenieros, y algunos pilotos prácticos de la costa, para que reconocida individualmente, y con especialidad los puertos y fondeaderos de ambas bahias, y demas parages que deban ocuparse, se levanten planos, y se construyan los fuertes que han de erigirse en los nuevos establecimientos.

Tambien se destinarán algunos soldados con los operarios, trabajadores y utensilios que se conceptuen necesarios á la ereccion de fuertes y poblaciones, y se cuidará sobretodo de que las embarcaciones vayan bien armadas y provistas del mantenimiento suficiente para seis ú ocho meses, ademas de los ranchos del viage; y se tomarán en Buenos Ayres las medi-

das correspondientes para socorrer los nuevos establecimientos en tiempos oportunos, y evitar que se malogren por falta de subsistencia.

Convendrá á este efecto que se destine en Buenos Aires un competente número de buques medianos, para que sucesivamente vayan con socorros de toda especie á los nuevos establecimientos, y que en cada uno de ellos haya tambien dos pequeñas embarcaciones armadas, que reconozcan las costas colaterales, y que puedan despacharse á pedir víveres, ó llevar avisos al Virey, quien cuidará de que regresen luego, para que nunca falte aquel recurso á las nuevas poblaciones.

En el supuesto de que el principal comisionado, D. Juan de la Piedra, se despache con anticipacion, para que en el oportuno tiempo de la primavera inmediata se emprenda el viage á la Bahia sin Fondo, se le prevendrá por el Virey en la instruccion que llegando á ella reconozca, con el auxilio de los pilotos é ingenieros, el sitio mas á propósito, para formar el establecimiento, examinando atentamente donde haya agua dulce en abundancia, de manantial, ó de pozos que puedan abrirse; si el aire es puro y saludable, y si el terreno presenta fecundidad para sementera y frutos: y determinado el sitio con maduro acuerdo, se formen algunos cobertizos provisionales en que guarecerse de las inclemencias, y se construya desde luego un fuerte, tambien provisional, con su correspondiente artilleria y pequeña guarnicion que le defienda; procediendo sucesivamente á edificar algunas casas para los comisionados, oficiales y gente que deba contener la poblacion que se proyectare.

Formado así el establecimiento, se dará aviso al Virey para que disponga el envio de algunas familias, con los víveres y útiles precisos á su subsistencia y ocupacion; cuidando que los nuevos pobladores sean casados y de buenas inclinaciones, y que con ellos se destinen sacerdotes que les administren los sacramentos, profesores de medicina ó cirugia para su curacion, y los precisos artesanos con las herramientas respectivas á cada oficio, y listas individuales de todos los utensilios. Ademas de las simientes de hortalizas y legumbres que procurarán llevar los comisionados en su primer viaje, para hacer alguna experiencia en los terrenos que se regulen mas á propósito, mientras se construyen los edificios provisionales, se les enviarán, despues que hayan dado aviso de estar fijados los establecimientos, granos de todas especies, animales, aves domésticas de todas clases, para que procreen y con el tiempo provean las nuevas poblaciones de todo lo necesario á subsistencia y aumento: pues hasta que se hallen bien establecidas, no deben cesar los socorros y envios de Buenos Aires; bien que siempre ha de subsistir la comunicacion con aquella capital, cuyos gefes deben informar al Rey de los progresos que hagan los nuevos establecimientos.

Verificado el de la Bahia sin Fondo, ha de quedar en él el segundo comisionado con uno de los contadores; y D. Juan de la Piedra seguirá con el resto de la expedicion al reconocimiento de la Bahia de San Julian, ó de otro parage mas avanzado hacia el Estrecho de Magallanes, donde convenga hacer el otro establecimiento. Y si la estacion, ó otros motivos, lo impidieren absolutamente, retrocederán las embarcaciones al primer punto de Bahia sin Fondo, y volverian á Buenos Aires, si fuese preciso, con el fin de proveerse y emprender de nuevo el viage á dicha Bahia de San Julian, al Puerto de Santa Cruz, ó Ensenada de Gallegos, donde se cree que hay agua y leña en abundancia, para que pueda establecerse poblacion.

El Comisionado de Bahia sin Fondo hará practicar los mas exactos reconocimientos del pais inmediato, y procurando sacar de ellos todo el provecho posible para la solidez y aumento de aquel establecimiento, extendiendo sus exploraciones á los terrenos internos, procurará dirigirlas por mar, como á primer objeto, hácia la boca del Rio Colorado, á las Barrancas, que se interna tambien en el reino de Chile, y se halla situado como á veinte leguas al norte del Rio Negro, que forma el puerto de la Bahia sin Fondo. Como en dicho Rio Colorado se asegura haber abundantes salinas de excelente calidad, y que de ellas puede proveerse á Buenos Aires para salar las carnes que se pierden en dicha provincia, y que beneficiadas formarian un importante ramo de comercio, se debe encargar al mismo Comisionado de Bahia sin Fondo que destaque alguna tropa y artífices para que construyan un fuerte en el parage mas conveniente de la costa, á la entrada de dicho Rio Colorado, ó desaguadero de Mendoza, de suerte que queden defendidas las salinas y asegurada su posesion; formando allí como un presidio dependiente del establecimiento que se haga en Bahia sin Fondo, y encargando al Comandante de aquel pequeño fuerte que reconozca los terrenos inmediatos, para informar si convendría establecer en ella alguna poblacion, que se utilice del beneficio de las salinas.

Deberá encargarse estrechamente á los comisionados, y comandantes de los fuertes que se deben erigir en los nuevos establecimientos, el buen trato y agasajo de los Indios de aquellos paises, como punto elemental y esencialísimo á facilitar el logro de los importantes objetos que el Rey se ha propuesto; y para ello convendrá que lleven provision de bugerías con que regalar á los Indios, y que se procure sobretodo contener la licencia de los operarios y soldados, á fin de que no les hagan agravio alguno, ni á sus mugeres é hijos; cuyo trato debe solo permitir á los Eclesiásticos y Misioneros, que con el tiempo podrán atraer los naturales al verdadero conocimiento de nuestra Fé Católica.

Si fuere posible erigir el segundo establecimiento en la Bahia de San Julian, ó en otro parage de los ya indicados y mas cercanos al Estrecho de Magallanes, deberian ser las disposiciones sustancialmente las mismas que se hayan observado para el primero de Bahia sin Fondo, y seguirse el propio método. Pero convendrá advertir en la instruccion que ha de formar el Virey de Buenos Aires, que si el Comisionado, de acuerdo con los pilotos y oficiales, tuviese por mejor dirigir el viage á Malvinas desde la Bahia sin Fondo, y desde aquellas islas tomar el rumbo directo á la costa para reconocerla, y recalar á la Bahia de San Julian, puedan practicarlo á su arbitrio, á fin de asegurar mas el buen éxito de la empresa, y poder recurrir á dichas islas como á un punto de apoyo, remitiéndose entonces á ellas, desde Buenos Aires, los víveres y socorros necesarios para aquel establecimiento.

Desde él se han de reconocer las costas colaterales, y construirse un fuerte subalterno en Puerto Deseado, segun las reglas prescritas para el del Rio Colorado, dependiente de Bahia sin Fondo, que es escusado repetir. Y el Comisionado de San Julian, ó de otro parage donde se verifique este segundo establecimiento, cuidará tambien de hacer reconocimientos en el pais interno, y en la costa que corre hasta el Estrecho de Magallanes, informando con individualidad de los parages adonde conceptúe que se deben erigir nuevas poblaciones en lo venidero, para evitar que, ocupados por otra nacion, se aventure la seguridad de aquellos dominios, y nuestra libre navegacion en sus manos.

Las noticias circunstanciadas que vayan comunicando los Comisionados y Comandantes de la Bahia sin Fondo y de San Julian, de sus fuertes subalternos, al Gobierno de Buenos Aires, prestarán luces y conocimientos para tomar en lo sucesivo las medidas convenientes, á fin de conseguir la idea que S. M. se ha propuesto, de asegurar la pura posesion de aquellos dominios, y de precaver los designios peligrosos del Ministerio Británico, cuya ambicion mira hoy como principal objeto el imperio de la América Meridional, conociendo que sus riquezas han de aumentar considerablemente el póder de la España, mediante las ventajas conseguidas en su última expedicion al Rio de la Plata, y la libertad del comercio que el Rey ha concedido á sus vasallos.

Y respecto de que las demas prevenciones que deban hacerse á los Comisionados, se dictarán con mayor conocimiento y acierto por el Virey de Buenos Aires, cuya pericia militar y celo auxiliados por la actividad del Intendente de aquellas Provincias, proporcionarán cuanto necesite esta importante expedicion, deja el Rey al cuidado de aquellos Gefes que tomen todas las medidas que regularen precisas al completo logro de ella, fiando del verdadero amor que profesan á su real servicio, y de las grandes obligaciones en que les constituyen sus empleos, que no perdonarán diligencia, trabajo, ni fatiga que pueda facilitar el buen éxito que S. M. desea. Aranjuez, 8 de Junio de 1778.

JOSEPH DE GALVEZ.

30.

REAL ORDEN.

Se ha sabido con certeza que una Compañia de Londres, autorizada y movida por el Ministerio Británico, está armando con actividad varias naves, de fuerza algunas de ellas de cuarenta y cinco cañones, con el fin de dirigirse por el Cabo de Hornos á hostilizar nuestras colonias de la Mar del sud. Para precaver los daños que pueden causar estos corsarios antes de llegar á su principal destino, donde están prevenidos para repeler sus insultos, quiere el Rey, que haga V. E. salir algunos buques de guerra, bien armados, que reconozcan esos mares, resguarden los nuevos establecimientos de la costa Patagónica y Malvinas, á que los Ingleses pueden dirigir sus miras, y hagan la posible diligencia para encontrarlos y destruirlos, antes que puedan montar el Cabo de Hornos.

Es regular que sus naves vayan dispersas y quebrantadas de una tan larga navegacion, y así no será extraño que se arrimen á hacer escala en algun paraje de esas costas, ó en los dominios del Rey de Portugal. Si esto sucede, como es de creer, tendrá V. E. medio de espiar sus movimientos, y combatirlos, á menos que tengan una decidida superioridad de fuerza.

Se lo participo á V. E. de real órden para su gobierno, para que contribuya con su acostumbrada diligencia y actividad al desempeño de este importante servicio.

Dios guarde á V. E. muchos años. San Ildefonso, 15 de Agosto de 1779.

JOSEPH DE GALVEZ.

Sr. Virey de Buenos Ayres.

31.

REAL ORDEN.

En carta de 20 de Julio del año próximo pasado, noticia V. E. haber recibido cartas del Contador D. Antonio de Viedma desde el Puerto Deseado en la costa Patagónica, y acompaña el diario de su navegacion y reconocimiento de la Bahia y Puerto de San Julian, del Puerto de Santa Helena, del de San Gregorio y del Deseado, cuyos planos remite; y tambien otro de la parte septentrional del Golfo de San Jorge, de cuyos parages habian tomado posesion en nombre del Rey.

En otra carta manifiesta á V. E. que, el no haber subsistido en San Julian, lo ha fundado en la dificultad de conducir la carga de los buques, por los inconvenientes que dice, á la distancia de tres cuartos de legua donde propone la poblacion. Que en la instruccion que V. E. le dió, le previno que, cuando no hallase las debidas proporciones para hacer el establecimiento en San Julian, procurase egecutarlo en el Rio de Santa Cruz, ó de Gallegos, siempre con el objeto de arrimarse al Estrecho de Magallanes. Pero que, habiendo emprendido el reconocimiento del primero, ha manifestado D. Antonio Viedma que no pudo hacerlo á causa de los contrarios tiempos, y tomó el partido de arribar á Puerto Deseado, con el fin de reconocer el mejor sitio para la formacion de un fuerte, dependiente de la poblacion de San Julian, y ocupar la gente, durante el invierno, en sacar piedra para él.

De todas estas noticias se ha enterado el Rey con satisfaccion, y aprueba S. M. á V. E. que le franquee, como ofrece, todos los efectos y operarios que le ha pedido Viedma, para que de este modo se verifiquen aquellos establecimientos, segun tiene mandado.

Dios guarde á V. E. muchos años. El Pardo, 28 de Marzo de 1781.

JOSEPH DE GALVEZ.

Sr. Virey de Buenos Aires.

32.

REAL ORDEN.

En carta de 3 de Febrero de este año expone V. E. las justas consideraciones que le han impulsado para haber nombrado como Gobernador de Armas á D. Francisco Viedma, Superintendente de los establecimientos del Rio Negro, para que, con las facultades de este mando, pueda tener mas expedidas las suyas, y que nadie repugne estar á sus órdenes, como principal responsable de todo. Con este objeto, y para que el mando estuviese unido en un solo sujeto, dice V. E., le expidió el correspondiente título, extendiendo su jurisdiccion desde el Cabo San Antonio hasta el Puerto de Santa Helena inclusive: expresando que desde dicho puerto, hasta el Estrecho de Magallanes, pertenecia al Comisario Superintendente de San Julian, para que de este modo el de Rio Negro tenga por su dependiente el Puerto de San José, y el de San Julian, al Deseado.

S. M. se ha servido aprobar esta determinacion de V. E., como dirijida al mejor desempeño de las obligaciones de ambos Comisarios Superintendentes, y lo participo á V. E. para su gobierno.

Dios guarde á V. E. muchos años. San Ildefonso, Septiembre 9 de 1781.

JOSEPH DE GALVEZ.

Sr. Virey de Buenos Aires.

33.

REAL ORDEN.

En carta de 22 de Febrero de este año, y con inclusion de los informes que ha tomado, y experiencias que ya tiene acreditadas, manifiesta V. E. lo gravoso que son al Real Erario los establecimientos que, con loables fines por entonces, se proyectaron en la costa Patagónica: y fundando la dificultad de que subsistan, y la que tendrian los Ingleses, ú otra cualquiera nacion que intente navegar á esas costas, de apoderarse y situarse en los parages ya reconocidos por nosotros, á causa de los grandes estorbos irremediables que hay para que puedan conseguirlo, opina V. E. se abandonen del todo los establecimientos de San Julian y San José, dejando en ellos señales constantes del dominio que pertenecen á S. M. de aquellos parages, y que se mantengan solo el establecimiento del Rio Negro.

En vista pues de esta proposicion de V. E. y bien enterado el Rey de los fundamentos que por menor expone, y mejor deseo de su real servicio con que apoya este pensamiento, mayormente cuando la experiencia ha acreditado el ningun interés que ha resultado, ni puede esperarse de llevar adelante aquel proyecto de poblar la costa Patagónica, ha resuelto S. M. que efectivamente se abandone el establecimiento en los puestos y y parages de la Bahia de San Julian, dejando en él una columna ó pilastra que contenga las reales armas de S. M., y una inscripcion que acredite la pertenencia de aquel terreno, el cual habrá de ser visitado y reconocido todos los años, al mismo tiempo que lo es Puerto Egmont en las Islas Falkland: pudiendo entonces, y aun debiendo ejecutarse lo mismo en Puerto Deseado, donde concurren iguales motivos para su abandono. Tambien deberá abandonarse el puerto en la Bahia de San José, dejando la misma señal, respecto á que todas las circunstancias que hasta ahora se han reconocido en él y en sus inmediaciones, lo hacen inutil del todo: y para mayor seguridad en lo venidero, podrá ser reconocido todos los años desde el Rio Negro.

Este es el único establecimiento que quiere el Rey subsista, por lo mucho que se ha gastado en él, y por que puede conducirse de allí porcion de sal, y servir de algun fomento su comercio: pero reducido al fuerte, y á la cortísima poblacion que buenamente se pudiese mantener á su abrigo, por que mas distante se hace imposible, segun las noticias que V. E. comunica. Y en él quiere S. M. se destine un comandante con el sueldo que V. E. propondrá, y la gente que parezca pueda mantenerse y subsistir allí, con el fin de sacar algun partido de aquel paraje. Para cuyo efecto seria conveniente se ponga V. E. de acuerdo con el Intendente, y con el Comisario Superintendente D. Francisco de Viedma, á quien, como igualmente á su hermano D. Antonio que está en la Bahia de San Julian, proporcionará S. M. otros destinos; y lo mismo á los demas empleados por S. M. allí, que en adelante no fueren necesarios respecto de esa reforma.

Prevengo á V. E. todo de órden del Rey, para que con intervencion de ese Intendente, á quien se comunica esta resolucion, disponga el mas pronto y eficaz cumplimiento de ella por los términos que entre ambos acordaren.

Dios guarde á V. E. muchos años. San Ildefonso 1.º de Agosto de 1783.

JOSEPH DE GALVEZ.

Sr. Virey de Buenos Ayres.

34.

INSTRUCCIONES.

En consecuencia de las noticias comunicadas por el Capitan de fragata D. Ramon de Clairac, Comandante y Gobernador de las Islas Malvinas, de haber conseguido las que le participó el Capitan Inglés del bergantin "Hateford Packet," que dijo llamarse M. James Barret, de estar poblados los de su nacion en una isla que denominaban la Nueva Irlanda; por la latitud de 55° 45' S., y 309° 44' de longitud, en la cual se hallaban establecidas varias familias, y como unos cien hombres de guarnicion, con una corbeta de guerra, cuyo porte ignoraba, y las fortificaciones que que tuviesen; pero que la isla era muy fértil, producia grano, y abundancia de una especie de pimienta: aseverando el mismo Clairac, que el Capitan Ingles extrajo el punto de sus observaciones naúticas en su presencia, de que quedó satisfecho, y que podria estarlo igualmente S. E., y sin el menor escrúpulo, tener por verídica en el todo la noticia de la situacion en que se halla la espresada Nueva Irlanda.

Y como la real órden de 26 de Marzo del año próximo pasado de 1788, previene á S. E. de las providencias capaces de evitar cualquiera tentativa, ó designio de los Ingleses, con el pretexto de la pesca de la ballena, desterrando, en cuanto sea permitido, la concurrencia de tantas embarcaciones juntas, voy á expresar las ideas que me ocurren sobre este importante asunto.

Sentada la expedicion que S. E. manda salir al mando de D. Ramon de Clairac, para relevar en el Puerto de la Soledad en las Islas Malvinas al Teniente de navio D. Pedro de Mesa, y que este se haya de encargar de la que de aquel puerto debe pasar á Cabo de Hornos, (compuesta de cuatro embarcaciones, que son, la corbeta San Gil que se halla en dicho Puerto de la Soledad, la corbeta Santa Helena, el paquebot Belen, y el bergantin Carmen y Animas) para emprender y verificar la expedicion que le encarga el Exmo. Señor Virey, que es la de navegar con dichas embarcaciones al reconocimiento del establecimiento mencionado que dicen tienen los Ingleses, ó en la Tierra del Fuego, ó en la Isla de los Estados del Estrecho de Magallanes, que se debe buscar por la latitud y longitud expresadas, corriendo el paralelo de esa latitud hasta el cabo mas occidental de la Tierra del Fuego, que en los mapas impresos se situa en la latitud de 55°, y longitud de 305° y 30': y sucediendo que en este tramo no se encuentre el predicho establecimiento, será importante que siga mas por el oeste, hasta llegar á la salida del Estrecho de Magallanes

del mismo lado: pues será factible que hayan ocupado los Ingleses alguna de las muchas islas que se hallan inmediatas á la del Fuego, y forman el Estrecho.

Como para este descubrimiento se hace indispensable pasar por el Estrecho de Le Maire, y buscar el Cabo de Hornos, será útil revistar desde la entrada del Estrecho de Magallanes, de la parte del este, la costa que se encamina á dicho cabo, y llegando al de Le Maire examinar igualmente las costas de la Isla de los Estados, y tambien para que no sea necesario volver á aquel parage: porque siendo posible llegar á la salida del Estrecho de Magallanes del lado del oeste, como queda dicho, seria conveniente que entrase por ella, y lo examinase hasta llegar á su entrada del este; con lo que quedarian evacuadas sus observaciones por esta parte, conformándose con la real órden de 29 de Diciembre de 1766.

Parece que el método mas seguro para este descubrimiento seria entrar nuestra expedicion en algun puerto, ó ensenada abrigada, de las que hay en aquellas costas, y fondeando en ellos, salir de allí, en tiempo á propósito, á examinar los mas próximos, con una ó dos embarcaciones; y esto se puede ir continuando á proporcion en toda la derrota, y con el fin de no arriesgar todas las embarcaciones á un temporal que puede sobrevenir en aquel tempestuoso mar; y tambien, porque con este método se podrá hacer la averiguacion con mayor exactitud.

Deben ir instruidos los comandantes de las embarcaciones, á fin de que, entrando en paraje donde encuentren el establecimiento, para reconvenir, como sorprendidos de él, de su introduccion en los dominios de S. M. contra la buena fé de los tratados, y armonia que subsiste entre las dos naciones, protestándoles sobre su contravencion, se valgan de la forzosa detencion, para enterarse de la entidad del establecimiento, el número de gentes y extension de las fortificaciones.

Iguales protestas se deben hacer á las embarcaciones que encuentren, y que se encaminen á la pesca de la ballena en aquellos mares propios de la Corona de España, indicándoles se abstengan de tan irregulares procedimientos.

Se formará el diario de la navegacion como se practica en todas, circunstanciado con la mayor claridad, y ampliado con las noticias de su descubrimiento, notando los puertos y ensenadas que encontraren, y en que fondearen, sus rumbos, latitudes, longitudes y bajios; y si fuese posible, su configuracion, para que salga esta obra completa, útil y estimable.

Concluidas que sean estas operaciones, despachará el Comandante una ó dos de las embarcaciones de su expedicion al puerto de esta capital, con todas las noticias adquiridas, para S. E. hacerlas presentes á S. M. sin pérdida de tiempo: y con las restantes embarcaciones navegará revistando los puertos de la costa Patagónica, principalmente el del Rio de Santa Cruz, en el cual procurará avistarse con los Indios de aquel distrito, que no dejarán de aparecer para solicitar algun regalo; pues tiene S. E. noticia que en el año de 1787 entró en él una fragata (que debia inferirse ser extrangera), cuya gente hizo tratos con ellos, y les regaló sables grandes, ollas, bayetas, y abalorios, ofreciéndoles poblar aquellas tierras, y aconsejándoles, segun se explicaron, *que los Castellanos cortar pescuezo*: lo que dá justo motivo á ratificar estas noticias, con la deposicion de los mismos Indios, examinando si hay algun establecimiento ó vestigios de intentarlo, lo que se conseguirá por medio de regalos, para conocer las intenciones, entretener su amistad, ver si llevan armas, que puedan haberlos suministrado los enemigos del Rey, y solicitar su cambio con géneros.

Concluidas estas determinaciones en el Rio de Santa Cruz, deberá examinar los puertos que se siguen para el norte, como la Bahía de San Julian, y Puerto Deseado, que son los mas expuestos á establecimientos extrangeros, y bien conocidos de los Ingleses; procurando inquirir de los Indios con quienes consigan tratar, todas las noticias respectivas á los fines expresados. Y sin tocar los puertos de San José y de Rio Negro, se recogerá á esta capital, con el duplicado de las noticias que tenga participado á S. E.; como queda apuntado.

Permite S. E. que si dicho D. Pedro de Mesa hallase mas propio el paquebot San Julian (que ahora vá con víveres para Malvinas) para su expedicion, que otra cualquiera de las embarcaciones mencionadas, lo pueda trocar con otra que no lo sea tanto.

Custodio Sa y Faria.

35.

DICTAMEN.

Sin embargo de que conoce S. E. estar adelantada la estacion para poderse poner en práctica la navegacion proyectada al Estrecho de Magallanes, y Cabo de Hornos, (principal motivo para esperar la ocasion mas propia) con todo no juzga invencibles todos los obstáculos ponderados en el oficio del Comandante de la Marina, pues las grandes empresas jamas se consiguen sin dificultades y peligros.

S. E. no duda, ni ha dudado, que el reconocer el Estrecho de Magallanes tenga sus dificultades; mas no lo juzga imposible, sabiendo muy bien que lo han transitado los Franceses é Ingleses: ni tampoco impracticable el reconocer la Isla de Nueva Irlanda, donde se dice está un establecimiento de los mismos Ingleses; pues siendo verdadero este establecimiento, ¿qué dificultad habrá de llegarse á él, si los Ingleses lo frecuentan? Y si una y otra diligencia son impracticables, como dice el Comandante de Marina, serian inutiles las expresiones de la real órden de 29 de Diciembre de 1766, en que positivamente ordena S. E. "el reconocimiento hasta el Estrecho, y que lo continue en todo este, hasta su desembocadero en la parte del sud, y vuelva por el mismo."

La misma real orden se expresa en los precisos términos siguientes—

"Que se tenian noticias confirmadas, de que se hallaban establecidos los Ingleses en alguna isla de los mares de la costa Patagónica, ó en las del Mar del sud. Que urge cada dia mas el descubrimiento, y por consecuencia avivar las providencias para este logro. Que por lo respectivo á esta costa hasta el Estrecho de Magallanes inclusive, y sucesivamente hasta el Cabo de Hornos, ha de ser de la inspeccion de V. E."

Esta real órden, aunque mas antigua, tiene todo el vigor para su execucion; y mucho mas, hallándose corroborada con otra real órden de 26 de Marzo del año próximo pasado de 1788, en que se previene á S. E. dé las providencias que crea correspondientes á evitar cualquier objeto, ó mira de los Ingleses con el pretexto de la pesca de ballena, desterrando en cuanto sea permitido la concurrencia de tantas embarcaciones juntas.

A mi entender, esta última real órden comprende todo lo que contiene la del año de 1766; pues se previene á S. E. en ella, de las providencias que crea correspondientes á evitar cualquier objeto, etc. ¿Y qué mayor objeto que el de un establecimiento extrangero dentro de los dominios de S. M.?

Esto supuesto, conociendo S. E. el ser indispensable esta expedicion, en cumplimiento de las reales órdenes, y considerando no ser la estacion á propósito para su salida, será preciso que, en cuanto no llegáre el tiempo propio, disponga el Comandante de Marina se reconozcan las embarcaciones precisas, y se apronte lo que se hace indispensable para ellas, formando un cálculo de todo lo que debe participar á S. E. Pues, aunque se halle encargado D. Antonio de Cordova de semejante expedicion, no teniendo S. E. aviso de oficio á este respecto, no puede suspender los sobredichos preparativos: á lo menos en cuanto no tiene respuesta de la Corte á sus oficios, en que participó á S. M. las noticias del nuevo establecimiento ingles.

No parece desacertada la pronta salida de las embarcaciones al reconocimiento de la costa Patagónica y Rio de Santa Cruz, como apunta el Comandante de Marina, y de la manera premeditada por S. E., procurando de vuelta de esta diligencia, hacer la de encontrar la Isla Pepys.

Segun la resolucion que el Exmo. Señor Virey tomase sobre este asunto, se puede disponer todo lo que conduzca al fin determinado; dando el Comandante de Marina la minuta, ó dictámen, para las instrucciones de esta expedicion. Buenos Ayres, 19 de Febrero de 1789.

CUSTODIO SÁ Y FARIA.

36.

Artículos relativos á la Costa Patagónica, extractados de la Cédula de S. M., de 19 de Septiembre de 1789, para el establecimiento de la *Real Compañía Marítima*.

ART. 12.

La Compañía podrá formar establecimientos, ya sea en Buenos Aires, ó donde le parezca mas á propósito, para la salazon de carnes, á fin de proveer de ellas á sus barcos pescadores, navios y colonias, ó para dar mas extension á este ramo de industria nacional: y en uno y otro caso gozarán dichas carnes de la franquicia de todo derecho á su introduccion en cualesquiera de los puertos de mis dominios.

ART. 23.

A los Capitanes, Oficiales y otros empleados que se hicieren acreedores á alguna distincion relativa á sus méritos y servicios, y me fueren propuestos para estos efectos por la Direccion General de la Compañía, les concederé los grados de mi Real Armada, ú honores que juzgáre por conveniente.

Y desde luego, para dar una prueba á la Compañía del interés con que miro á su prosperidad, y considerando que es conveniente para este fin alguna distincion en los Comandantes de la primera expedicion destinada á la Costa Patagónica, para animar su celo, y premiar el mérito que van á contraer; he concedido el grado de Teniente de fragata de mi Real Armada al Comandante en gefe D. Juan Muñoz, con las facultades que expresa el artículo 72; y el de Alferez de navio al segundo gefe D. Manuel de Marien y Arróspide, que van mandando las fragatas, debiendo llevar ambos sus respectivas divisas sobre el uniforme de pilotos: y tambien he concedido graduacion de primeros pilotos, y el uniforme correspondiente á esta clase, á D. Francisco Antonio de Orbegoso, y D. Domingo Bolao, comandantes de las goletas de la propia expedicion.

ART. 69.

La Compañía tendrá tres Inspectores, que nombraré á proposicion de la Direccion General de Madrid, para que vigilen, uno sobre las pesquerías que se establecieren en Europa, otro en las de Canarias y partes de Africa, y el tercero en la Costa Patagónica, Rio de la Plata, islas y demas de mis dominios en América.

Y desde luego, para dicho empleo de Inspector de las pesquerías que la Compañía estableciere en Europa, nombro al referido Director nato D. Felipe de Orbegoso y Larrañaga; como igualmente para Inspector de las que la Compañía llegue á establecer en mis dominios de Africa, á D. Manuel Joseph de Marien y Arróspide, tambien Director nato.

ART. 72.

Tambien nombraré, á proposicion de la Direccion de Madrid, cuando esta lo halláre conveniente, los Directores necesarios en los puertos de Africa y América, y en los establecimientos de donde se formáren las pesquerías en aquellos dominios: y estos Directores servirán igualmente sin sueldo fijo á la Compañía, la cual les reconocerá una comision de dos por ciento sobre el importe de las ventas de los productos de la pesca, y demas artículos que cada Director desde su distrito remitiese á Europa. Debiendo por lo demas conformarse á los reglamentos que hiciere relativamente á ellos la Direccion General de Madrid, precedida mi real aprobacion.

Y quiero que por ahora, y sin que sirva de egemplar para lo sucesivo, sea gefe de las primeras expediciones y establecimientos que se hicieron para la pesca en la Costa Patagónica, y en otras partes de mis dominios de América, el Director nato de la Compañía, D. Juan Muñoz, Teniente graduado de mi Real Armada, como expresa el artículo 23; con facultad de apremiar y remover de sus empleos á los Capitanes y demas oficiales y subalternos que deben ir bajo sus órdenes á la primera expedicion. Y hasta tanto que halláre Yo por conveniente disponer otra cosa, le concedo las mismas facultades en los mismos establecimientos y colonia, ó colonias que acaso se habrán de fundar sobre la Costa Patagónica, cerca de las pesquerías que estableciere en ellas de cuenta de la misma Compañía, conforme á las instrucciones y órdenes que recibiere de la Direccion General de Madrid. Y por razon de dicho empleo se le tiene aplicado en lugar de sueldo la comision de dos por ciento, destinada para los Directores sucesivos que se empleasen en dichos establecimientos.

37.

Oficio del Presidente de Chile.

Exmo. Señor—

Por la de V. E. de 12 de Agosto último quedo inteligenciado de los seguros indicios de la habitacion de los Ingleses, y estable poblacion denominada Nueva Irlanda, en la Isla de los Estados, que se deducen del arribo á las de Malvinas, en solicitud de auxilios, que hicièron la balandra la Audaz de la misma nacion, y la goleta Americana la Peregrina. Y como es de presumir, y V. E. fundadamente discurre, ser su objeto proporcionarse á esta Mar del sur, con otras miras sobre nuestro continente, es está noticia de importancia para mi gobierno, por lo que estimo á V. E. el aviso.

Nuestro Señor guarde á V. E. muchos años. Valparaiso, 4 de Octubre de 1790.

Exmo. Señor.

Ambrosio O'Higgins Ballenar.

Exmo. Señor D. Nicolas de Arredondo.

38.

Oficio del Virey de Buenos Aires.

Señor—

Por varias ocurrencias y consideraciones, se fué deteniendo en ese puerto la expedicion destinada el año próximo pasado al mando del Teniente de navio D. Pedro Sanguineti al reconocimiento de los parages inmediatos al Cabo de Hornos y Tierra del Fuego, en que pueden haberse establecido los Ingleses: de modo que se hizo infructuosa, aun habiendo limitado posteriormente sus obgetos al mero exámen de cualquiera de las Islas de los Estados y Nueva Irlanda, en que principalmente se les cree situados.

Con esta consideracion tuve por necesario repetir expedicion al mismo efecto, y en tiempo oportuno en el presente año, compuesta, como en el anterior, de igual número y clase de buques de la carrera de Malvinas, y con igual instruccion que expedí al principio para aquella, á fin de que se hagan los reconocimientos con la extension y exactitud posible, segun es conducente al logro del descubrimiento de aquellas poblaciones.

En consecuencia de esta resolucion, he elegido á Vd. para que proceda á su práctica con la corbeta de su cargo, y el bergantin San Julian, que á este efecto se ha puesto al mando del piloto de la Real Armada, D. José de la Peña, por su inteligencia y actividad: quedando yo persuadido ó que estas mismas circunstancias, y demas que concurren en Vd., me han de proporcionar la satisfaccion de ver evacuados unos reconocimientos tan importantes como retardados.

A este efecto dirijo á Vd. copia de la instruccion que formé para el expresado Sanguineti, á fin de que la observe Vd. en todo lo respectivo á reconocimientos y forma de proceder á ellos. Pero en cuanto á requerimientos é intimaciones á los Ingleses que encuentre Vd. situados ó navegando, como quiera que han variado las circunstancias, por la reciente Convencion hecha entre nuestra Corte y la de Londres, debe Vd. limitarlos á los casos en que notase infraccion de lo estipulado en ella, y guardando la mayor moderacion, para no dar motivo de alterar la amistad que se procura entablar con aquella nacion.

Estos casos quedarán á Vd. manifiestos por el adjunto egemplar impreso de la misma Convencion: entendido que, segun el literal sentido del artículo 6.º no deben los Ingleses egercitar la pesca, ni hacer barracas en costas que, aunque desiertas, están al norte de territorios ocupados ya por la España, como las costas de Puerto Deseado, las de San José, y aun la Bahia de San Julian, y otros sitios en que hayamos tenido, ó tengamos poblacion ú ocupacion, ó sean accesorios de distritos ocupados. Y bajo este concepto debe Vd. reconvenirles por cualquiera infraccion, y persuadirles que se retiren, protestándoles los daños, y que se dará en queja á su Corte; formando justificaciones y relaciones circunstanciadas del abuso que hiciesen, para la real noticia.

Si considerase Vd. que, sin perjuicio de esta comision, puede entrar en Puerto Deseado á reconocer las circunstancias y proporciones que tenga para poblacion, será bien lo egecute, dándome cuenta de las resultas desde Malvinas, con la posible individualidad de cuanto hubiese observado en él, conducente á formar concepto en el particular.

Por lo respectivo á las bugerías y demas efectos que expresa la instruccion, y debe Vd. llevar para el caso de entrar en el Rio de Santa Cruz, doy las correspondientes providencias por la via de hacienda.

Buenos Aires, Noviembre 22 de 1791.

Nicolas de Arredondo.

Al Teniente de Navio D. Juan José Elizalde.

39.

REAL ORDEN.

Exmo. Señor—

En atencion á la imposibilidad en que representa hallarse D. Juan Muñoz de sostener el establecimiento que formó en el año de 1790 en Puerto Deseado, por encargo de la Real Compañia Marítima, y á haber resuelto S. M. conservar aquel puerto por su mucha importancia, me manda prevenir á V. E. que ayude á Muñoz con los auxilios que necesitáre, porque conviene á toda costa mantener la posesion de Puerto Deseado, aunque solo sea como un presidio, cuando la Compañia no pueda sostenerlo con algunos auxilios.

Lo participo á V. E. de real órden para su inteligencia y cumplimiento, y ruego á Dios guarde á V. E. muchos años. Aranjuez, 25 de Febrero de 1792.

El Conde de Folrida Blanca.

Sr. Virey de Buenos Aires.

40.

Oficio del Teniente de Navio Elizalde.

Exmo. Señor—

Dirijo á V. E. el extracto de mi diario relativo á la comision que V. E. me encargó, con instruccion de 22 de Noviembre de 1791, en que he procurado emplear con teson mis débiles fuerzas al cumplimiento de las

DOCUMENTOS HISTÓRICOS

ANTECEDENTES MALVINAS

M. Garuza. Pilot Magazine. Sept. - Oct. '88

CS9/1

Cruzaron 400 millas de mar glacial en pleno invierno sobre monomotores reciclados del Vietnam y de dos guerras del medio oriente para ir a largar unas pocas bombas convencionales sobre la flota más sofisticada que jamás presentó batalla. Ni Loran, ni Doppler, ni plataformas inerciales; ni computador integrado de tiro, ni radar -- nada: Navegaban a tiempo y rumbo y bombardeaban a ojo, en medio del fuego antaéreo y de los misiles que cubrían el estrecho de San Carlos. Lo llamaban "el corredor del infierno." Y después venían los Harriers, con sus ineludibles "Sidewinders". Y de nuevo 400 millas de mar helado, sin posibilidad de rescate sobre gran parte del trayecto, y sin alternativa una vez del otro lado, a la de aterrizar aquellos exigentes aviones de ala delta, cortos en combustible, en vientos de hasta 90 nudos.

Estimaban sus probabilidades de regreso en el orden del 50%. Un piloto decolando en su Skyhawk o Mirage/Dagger en una segunda misión sabía que vivía de prestado. O que otro piloto, un amigo, corrobaría las estadisticas en su lugar.

Pero siguieron saliendo, y algunos de ellos regresando, hasta el dia misericordioso - amargo para ellos - en que flamearon banderas blancas sobre los techos de Puerto Argentino.

Esperaba algun un dia conocer a estos pilotos, nuestros propios "Pocos" (como los "Pocos" de la RAF, apodados asi por Churchill, que defendieron el cielo inglés en 1940), quienes seis años atrás se ganaron el respeto de los británicos, ayudándome asi a mantener mi frente argentina erguida aqui en Inglaterra durante y después de este triste conflicto. Hasta soñaba con volar con ellos. Si: en un Mirage.

La posibilidad me parecía más que remota, hasta que conocí al vicecomodoro Floralt, poco antes de navidad, en Buenos Aires. Floralt, un atildado y bondadoso oficial retirado de la FAA, me había escrito a Londres un tiempo atrás para solicitarme una copia de una revista local donde aparecía un artículo muy elogioso sobre los pilotos de la FAA. Ahora quería retribuirme el favor.

"Deje que me ocupe de ello," me dijo cuando salíamos del "Richmond", un café tradicional sobre la animada calle Florida.

Floralt, pronto habría de aprender, tenía amigos en altas esferas. Cuando unos dias más tarde lo acompañé dentro del despacho del Brigadier General Crespo, el jefe del arma, oi a este último tratarlo de "señor" -- lo mismo que el Brigadier Juliá, el jefe de operaciones aéreas, quien también nos acompañaba. Los dos habían sido alumnos suyos, allá en las brumas del tiempo.

"Lástima que esté por aquí por tan poco tiempo," me dijo Crespo al término de nuestra entrevista de una hora. "No se si alcanzará para organizarle una gira como la gente por nuestras bases."

Contesté que me conformaría con visitar una sola.

"En ese caso podría ser Tandil, que no queda lejos. Es una base Dagger. Y aun en esta epoca del año habrán allí pilotos de Malvinas."

El Dagger, ya sabía, era la versión israelí del Mirage 5.

"Habría posibilidad de ... volar en Dagger?" pregunté, mirando hacia Floralt en busca de apoyo.

"No veo por que no," repuso Crespo. "Tienen biplazas en Tandil, y ya que usted también es piloto..."

./.

Me atreví a ir más lejos: ¿Podría escribir una nota sobre la visita para la revista PILOT?

"Siéntase libre," contestó Crespo, añadiendo que me llevarían allí en Guaraní. Y que trayera a mi hijo, si así lo deseaba.

La Base Aérea de Tandil se encuentra a unas 200 millas al sur de Buenos Aires y 90 millas tierra adentro. Está situada en campo llano y abierto, al norte de la ciudad de Tandil y de sus lejanas sierras que emergen abruptamente de la llanura, como islas volcánicas en un mar de hierba, bajo un cielo inmenso. Allí se asienta el Grupo 6 de Caza de la VI brigada Aerea, el escuadrón Dagger que sufrió las peores bajas de la guerra - once aviones en total, de los cuales al menos nueve a misiles Sidewinder lanzados desde Harriers.

Al girar el Guaraní para ingresar en inicial de pista una linda mañana de enero, vi por la ventanilla dos pequeñas siluetas en forma de astilla sobrevolar velozmente la pista a baja altura, de pronto convirtiendose en triángulos destellantes al efectuar un "break" por la izquierda e ingresar en un circuito de aterrizaje la mitad del nuestro. Aterrizaron, haciendo brevemente florecer sus paracaídas de frenado detrás suyo, y despejaron la pista antes de que nuestro bimotor turbohélice entrara en final.

Estacionamos cerca de la línea de Daggers y fuimos recibidos por el Comodoro Valeri, el comandante de la base, y el Mayor Dorado, el jefe de escuadrón. Me aguardaba una decepción demoledora.

"Los biplazas estan fuera de servicio," Dorado me anunció, como excusándose. "Ayer recibimos un telex de Dassault pidiendo que chequearamos el sistema de eyección. Algun accidente feo, quien sabe donde..." Dorado tenía un tono de voz suave y firme que trasuntaba gentileza y control. Alto y delgado, vestia un traje de vuelo sumammente discreto, sin alas y distintivos personales a no ser por una tira con sus galones de oficial prendida al pecho. Sólo un panuelo de seda a cuadros rojo y azul - los coloros del grupo - atado al cuello daba a entender que era piloto de caza, mientras que un medallón de las islas cosido al brazo derecho encima del escudo del grupo 6 lo declaraba veterano de Malvinas.

Dorado ofreció mostrarme el simulador del Mirage. "Es igual que el avión, si no mejor," me dijo, entreviendo quizás mi desilusión. O sea que nos subimos a un auto junto con Floralt, quien me acompañaba, y un niño de siete anos con la mirada llena de asombro y haciendo buena letra: mi hijo Marcos.

Conducimos hacia el otro extremo de la base por una calle recta bordeada de álamos de copas frondosas chispeando bajo el sol. Se llamaba "Avenida Malvinas Argentinas." A nuestra izquierda desfilaba un campo de trigo, ya pronto para cosechar; a nuestra derecha uno de maiz, todavia verde. A no ser por los hangares y los timones de cola de los Dagger emergiendo por detras del maiz como dientes de dragon, nos hubiéramos creído en una estancia Argentina bien administrada.

Un kilómetro más abajo llegamos a una rotonda en medio de la cual montaba guardia un viejo y reluciente Gloster Meteor sobre un plinto de hormigón: reliquia de tiempos más felices, cuando los

ingleses y los argentinos nos llevabamos muy bien.

"Un gran avión el Meteor", afirmó Floralt, interrumpiendo así mis melancólicas cavilaciones. "Múy dócil... pasábamos del Prentice derecho a él, mediando unas vueltas de pista en el Dove para acostumbrarnos al manejo de la rueda de nariz y potencia asimétrica. Para el primer vuelo, el instructor nos guiaba desde la torre, ya que solo teníamos monoplazas. En la ocasión de mi primer vuelo la radio se pinchó..." Y rió suavemente recordando el episodio.

El simulador había sido incorporado al Grupo 6 posteriormente al '82, razón por la cual beneficiaba de las mejoras en equipamiento llevadas a cabo por la FAA en los Mirages y Daggers después de finalizado el conflicto. La más notable de ellas era el sistema integrado de navegacion y tiro (SINT), acoplado al "Head Up Display" (HUD). Irónicamente, Marconi estaba desarrollando un sistema similar para los Daggers argentinos justo antes de la guerra, y el único prototipo que llegaron a completar fue lo que primero vi en lo alto del panel al asomarme dentro del simulador. "Tratamos de no patearlo cuando nos subimos," me dijo Dorado con tono ecuánime.

Mejor trato recibía, en cambio, el asiento eyectable (tambien britanico) Martin-Baker con el que están equipados los Dagger, incluido el simulador. "Todas nuestras eyecciones fueron exitosas," dijo Dorado, dando al asiento una palmada. "Inclusive aquellas que ocurrieron fuera de los limites publicados del asiento." Un piloto de Dagger había sobrevivido una eyección a baja altura y a 500 nudos, mientras que su avión rolaba fuera de control. "Buena persona el Sr. Martin Baker," añadió Dorado con fina ironía. "Habría que invitarlo algun día a un asado."

Subi y me senté en la cabina del simulador. Era estrecha, nada mas que lo justo. El instrumental era una mezcla fascinante de lo antiguo y lo nuevo. El panel digital del sistema Marconi y sus diversas perillas y contactos competían por espacio con un entrevero de instrumentos convencionales. Los controles de armamento estaban agrupados a la derecha y a lo largo de una consola lateral. Dorado me explicó cómo estos se integraban con la caja de maravillas delante mío, a la vez que me preguntaba para mis adentros cómo era posible atender a tantos botones en medio de la tensión y de las condiciones extremas del vuelo de combate.

Con el advenimiento del SINT, un piloto de Dagger puede ahora, en teoría, despegar y dejar que el avión navegue solo hasta el blanco, largue sus bombas y regrese, sin que el hombre intervenga hasta el momento del aterrizaje. Sólo requiere del botón de tiro para lanzar misiles. Este se encuentra sobre la empuñadura de la palanca de mando, debajo de un seguro en forma de gatillo dado vuelta que, al ser desconectado y volcado hacia adelante, dispara los dos cañones de 30 mm del Dagger - armamento imprescindible para todo piloto de caza.

La visión a travéz del parabrisas parecía adecuada aunque algo obstruída por los instrumentos. Miré adelante y, de pronto, el parabrisas se iluminó con la luz ténue de un amanecer cubierto sobre el mar. Alli estaban los barcos: un portaaviones y sus fragatas de escolta - una visión dolorosamente familiar. Pedi a Dorado que me dejara probar puntería...

Nueva decepción: "Para volar el simulador se necesita casco y combinación anti-G," me explicó Dorado. "Habría que mandarlas a buscar al casino, pero andamos medios cortos de tiempo si es que quiere entrevistar a los pilotos antes del almuerzo. Una vez equipado nos llevaría por lo menos una hora familiarizarlo con los sistemas y procedimientos del Dagger." Sin más remedio, dejé que el simulador me "volara" a travéz de un combate pre-programado. Un "Invencible" espectral creció en la mira de tiro, viniéndosenos encima: el Dagger elevó la nariz y vi la cubierta del buque tirar un tajo debajo nuestro y desaparecer. Ahora eran dos fragatas delante nuestro. Rolamos a la izquierda, a la derecha, cayendo vertiginosamente hacia el agua negra - y pasamos. Todo terminó en segundos. Como también terminó para muchos valientes.

Un par de ojos implorantes se asomaron al borde de la cabina, sacándome del ensueño. Me levanté y lo senté a Marcos en mi lugar. Luego fui detrás de Dorado, quien me quería mostrar la unidad de control del simulador. Aquí el instructor se sienta frente a grandes pantallas de televisión que duplican la visión del mundo externo generada electrónicamente detrás del parabrisas en el simulador. Desde allí selecciona para el alumno los ejercicios de tiro o de combate aéreo programados en la computadora. Una palanca y un acelerador digital sobre su consola le permite también entrar en el ejercicio, asumiendo, por ejemplo, el control del avión "enemigo". Un juego electrónico sin igual.

Pronto fue hora de recuperar a mi hijo para ir a conocer a los pilotos antes de nuestro almuerzo con el comodoro. Marcos estaba ocupado, aferrado a dos manos a la palanca desactivada, disparando contra su propio bando - siendo él nacido británico.

Regresamos en auto hasta el casino de oficiales, un edificio estilo chalet a corta distancia de la línea de vuelo. En la entrada colgaban seis retratos: seis buenos hombres, pensé, que nunca tuvieron oportunidad frente a los AIM-9L. A no ser por el "buen senor Martin Baker", hubieran habido allí otros cinco.

Más fotografías y mementos de la guerra en el atlántico sur cubrían las paredes del amplio corredor que conducía al bar. Fotos de fragatas británicas tomadas en pleno ataque, cartas de vuelo usadas en acción, un circuito integrado sacado de un Harrier abatido cerca de Puerto Argentino y ahora conservado bajo vidrio, una copia enmarcada de la carta de Pierre Closterman rindiendo homenaje a la pericia y al coraje de los pilotos argentinos. Seis años más tarde, la gloria y el duelo por Malvinas siguen vivos.

Dos pilotos irrumpieron por la puerta de entrada con el fuerte resplandor del sol, cabellos y combinaciones anti-G ensopadas en transpiración, casco en una mano, guantes y cartas de vuelo en la otra. Parecían contentos y satisfechos con la tarea cumplida de la mañana, y listos para cualquier eventualidad. El Grupo vive también.

El bar era una sala espaciosa y algo espartana sumida en la penumbra que descansa la vista expuesta al sol de la llanura. Los pilotos estaban amontonados sobre dos sillones de cuero mitad alrededor de una mesa ratonera. Todos vestían sus combinaciones de vuelo, y cuatro de ellos lucían sobre ellas el escudo de Malvinas. Seis años atras, pensé, se asomaron al borde del infierno; vieron morir amigos en súbitas bolas de fuego, temieron por sus propias

vidas, mataron otros hombres. Sin embargo lo que vi allí fueron rostros jóvenes y abiertos, irradiando salud, buen humor y seguridad de sí mismos.

El mayor Dorado hizo las presentaciones y les dijo el motivo por el cual los había reunido. Sin duda les habrá resultado extraño esta visita intempestiva de un argentino venido de Londres con un hijo hablando inglés a rastras a fin de entrevistarlos para una revista de vuelo británica, pero complacieron muy cortesmente mi demanda de escuchar sus experiencias de combate.

El Capitán Aguirre, un hombre corpulento de cabello negro y frondoso bigote y de unos treinta años de edad, era el único de ellos en haber volado Daggers durante la guerra, los demás habiendo estado entonces en A-4s. Fue el primer piloto en averiar una fragata británica, el 1 de mayo, ocasión en la que también sobrevivió a la persecución de un Sea Harrier.

"No tenía suficiente combustible para encender el posquemador, asi que aceleré a pleno seco, lo cual da una aceleración lenta en el Dagger, pero el Harrier se siguió acercando," me dijo destellando una sonrisa. Felizmente habían dos Mirage III en la zona y el Harrier hizo media vuelta cuando vio a los interceptores enfilar hacia el.

Esa fue la última vez en que Aguirre y sus camaradas gozaron de cobertura aérea en sus misiones de bombardeo. Habiendo perdido dos de sus contados Mirage III a Sea Harriers en aquel primer día de hostilidades, la FAA decidió mantener a los restantes sobre el continente para hacer frente a eventuales raids enemigos en contra de las bases operativas. De allí en adelante los Dagger y los Skyhawk tuvieron que arreglárselas solas en las islas.

El Dagger es esencialmente un Mirage III carente de radar y de sistemas sofisticados de navegación y ataque, lo cual le permite incrementar su capacidad interna de combustible y simplificar la tarea de mantenimiento. Puede cargar arriba de 8.000 libras de armamentos, pero al no tener sistema de reabastecimiento en vuelo, sólo alcanzaba a transportar una bomba de 1.000 libras, o dos de 500, hasta las islas, una vez dejados en tierra sus misiles defensivos. El resto de la carga util se iba en dos monstruosos tanques auxiliares de 1,700 litros o en tres de 1,300 litros. Aun asi, los Dagger argentinos sólo disponían de contados minutos para ubicar y atacar el blanco, y de ninguna reserva de combustible para acelerar supersónicamente cuando interceptados por Harriers.

Me dirigí hacia el Capitan Jorge Barrionuevo. Corpulento, con cabello tirando a rubio y dando muestras de un irreprimible buen humor, Barrionuevo habia participado en el ataque que resultó en el hundimiento del HMS "Coventry".

"Avisté dos destructores unas siete millas a mi izquierda al rodear la isla Borbón dirigiéndome hacia el noreste," relató. "Previne al líder, que no las había visto por estar a mi derecha. Este giró hacia ellos de forma tan súbita que tuve que saltar por encima de él para evitar la colisión. Fue entonces que debí enganchar el radar del buque, porque acto seguido vi un misil - un "Sea Dart", creo -- salir de su proa hacia mi. Me pegué al agua y lo miré venir - no era mucho lo que podia hacer. Por suerte el misil empezó a vivorear, como perdiendo potencia, antes de llegar a mi. Crei que me erró por unos mil pies, pero el lider me dijo

·/·

después que fue por cien pies, no mas."

Sonrió. "El buque giraba a plena velocidad y estaba a cuarenta grados con respecto a nuestra trayectoria cuando el lider largó sus bombas," continuó. "Penetraron por la banda de babor y vi tres fogonazos. Pensé que eran las bombas estallando prematuramente, y que explotaría con ellas, pero por suerte eran sólo las espoletas. Apunté un poco detrás de los impactos del lider y apreté el disparador - pero las bombas no salieron. Inicié el escape y, al mirar atrás, vi la explosion de las bombas del lider, y no dudé de que habíamos cumplido con la tarea."

"De regreso nos reunimos con los dos A-4s que habían exitosamente atacado el otro buque, que luego nos informaron había sido el "Broadsword." El nuestro fue el "Coventry". Me regalaron dos fotos de él, una acostado sobre el agua, la otra ya completamente dado vuelta. Enmarqué la segunda - me pareció una mejor foto."

De nuevo sonrió. Aquel dia tuvo suerte. Los buques, se supo después, se bloquearon el uno al otro al maniobrar para eludir a sus atacantes, y solo consiguieron disparar ese único misil. Pero la suerte no abandonó a Barrionuevo, quien concluyó cuatro misiones más, acreditándose impactos en dos de ellas.

No queriendo explayarnos más sobre el tema de hundimientos, les pregunté sobre sus célebres vuelos rasantes - cuan bajo iban? No podían precisarlo, repusieron, por no haber llevado radio altímetros: Entre 50 y 100 pies en la fase de aproximación a las islas, menos de 50 una vez avistadas, menos aun para el ataque - 10, 8 pies, lo que fuese. Igual para el escape. Aun asi, tenían que retomar altura para largar las bombas y pasar por encima de la superestructura de los barcos.

"Mucho dependía de las condiciones del mar," explicó el Capitán Paredi. Menudo de talla, con modo tranquilo y aire estudioso, Paredi se destacó como piloto de Skyhawk durante el conflicto. En una oportunidad regresó de las islas "enganchado" a un C-130 que lo fue reabasteciendo hasta el continente a medida que perdía combustible por un tanque perforado por las esquirlas de un misil. Otros pilotos de A-4s también salvaron sus maquinas mediante este procedimiento.

"La idea era mantenerse fuera de la espuma y evitar asi juntar sal sobre el parabrisas," continuó. "Con mar agitado las olas generan mucha turbulencia cerca de sus crestas, y volar en ella a 500 nudos sacude bastante al avión." Tambien estaba el peligro de colisión con pájaros, o con los islotes rocosos que abundan cerca de las Malvinas y que con mal tiempo - cosa muy frecuente allá - pueden no verse hasta ultimo momento.

Salvo en los dias de mucho mar y viento, estimaban volar lo suficientemente rasante cuando veían al avion delantero dejar una estela de lancha sobre el agua. Cuando este desaparecía en un banco de niebla o en lluvia, los que iban detrás miraban hacia abajo y seguían su estela, esperando que la lluvia lavase la sal que se pegaba al parabrisas.

·/·

Mucho peor que volar rasante sobre el mar era hacerlo sobre las islas -- "peinando ovejas", le decían -- enfilando entre colinas, a menudo en lluvia y entre nubes bajas, con el peligro adicional de los "Blowpipe" y "Rapier" lanzados desde tierra, y los certeros "Sidewinders" de los sigilosos Harrier. Jamás pensaron que volarían tan bajo, con tanta regularidad, y en semejantes condiciones. Pero el combate acelera los reflejos enormente, acotó Paredi.

Merecían el calificativo de kamikazes que les confirieron en su momento los periódicos populares británicos?

"De ninguna manera," repuso cortesmente el Capitan Gerardo Isaac, quien una vez habia hendido un tanque auxiliar al pasar entre los mastiles de una fragata.

"Volar bajo era nuestra mejor manera de llegar al blanco y de efectuar el escape. Cuanto más tiempo lográbamos eludir el radar enemigo y permanecer debajo de su línea de fuego, mayores eran nuestras posibilidades de exito, y de regresar a casa."

Isaac me hacía pensar en un puma: compacto y ágil, sus ojos marrones claros tenían un mirar amistoso pero certero, y sus dos cejas lucían delgadas cicatrices de pelea.

Isaac había volado un impresionante total de nueve misiones, entre ellas una llevada a cabo por cuatro A-4s y dos Super Etendards navales armados con el ultimo Exocet argentino, en el cual la Argentina afirma, e Inglaterra niega, que el "Invincible" fue tocado.

Isaac sostiene que fue así, y no hay quien dude de su palabra. Le fastidia la versión inglesa del suceso, la cual sugiere que habrá confundido al portaaviones con una fragata. Lo cierto es que nadie disputa que la misión tuvo lugar, que dos A-4s fueron derribados - uno muy cerca del avion de Isaac - y que el "Invincible" volvio a puerto, aparentemente ileso.

En todo caso. la misión de Isaac fue ingeniosa y audaz. Guiados por los Super Etendards equipados con INS, los A-4s se adentraron en el atlántico sur más allá de lo usual a fin de atacar por un flanco inesperado, turnándose para reabastecerse de dos C-130 a lo largo de 200 millas. Una vez largado el Exocet y los Etendard regresando al continente, los A-4s siguieron la estela del misil hasta el blanco, esperando terminarlo con sus bombas de 500 libras. Los dos que lograron regresar estuvieron casi cuatro horas en vuelo, exhaustos y acalambrados en sus estrechas cabinas, y todo salvo unos pocos minutos por encima de un mar glacial.

Quedando ya poco tiempo me tuve que forzar a preguntarles cómo habían hecho para soportar la tensión, el miedo y el duelo por los amigos caídos durante esas seis semanas de acción.

Se miraron algo incómodos. Finalmente uno de ellos contestó: "Lo peor era la espera justo antes de una misión. Pero una vez en vuelo nos arreglábamos bien. El adiestramiento y la voluntad de triunfo se hacían cargo de ello."

"Perder camaradas era también muy duro," dijo otro mirando al suelo. "Hacíamos un asado cada vez que nos confirmaban la muerte de un camarada," agregó un tercero. "Entonces nos juntabamos para hablar de él, tomar vino, cantar - cosas asi, que nos ayudaban a aceptar su desaparición, y a prepararnos para la próxima misión."

Pero cómo hacían para no flaquear de espíritu arriegando

./.

la vida semana tras semana y viendo caer a tantos de los suyos?

"Eramos todos profesionales," contestó Barrionuevo entre murmullos de asentimiento. "Estábamos entrenados para esto y además peleábamos por una causa noble, por la cual pelearíamos de nuevo, si es necesario. Estábamos espiritualmente bien preparados - lo seguimos estando," declaró entre nuevas expresiones discretas de aprobación. Una cortina invisible descendió entre los soldados y el civil pusilánime.

"Lo harían de nuevo?" pregunté, tanteando como superar esta barrera.

"Esperamos que no sea necesario," contestaron.

Efectivamente, no ansiaban un partido de revancha, pero aun así parecían listos para él, con fatalismo quizás. Y confiados de que la próxima vez les iría mucho mejor, no obstante la "Fortaleza Malvinas." Sus escuadrones estaban recuperados, y mucho mejor equipados que en el '82. No tenían ninguna escasez de pilotos, y se entrenaban duro. Algunos pilotos del Grupo 6 habian estado en Israel en un curso avanzado a estilo "Top Gun" para pilotos de Mirage/Dagger, apropiadamente llamado "Margenes". La FAA dispone ahora del armamento moderno que tanto le faltó en el '82. Está equipando sus Mirage y Dagger para el reabastecimiento en vuelo, y ha incrementado su flota de aviones tanques y de vigilancia electrónica. La industria nacional aeroespacial ha crecido notablemente desde la guerra. El "Condor II", un misil tierra-tierra con un radio de 1.200 Km está casi operativo, mientras que un cohete de mayor portada habrá de lanzar el primer satélite Argentino, el SAC 1, a principios de 1990. Será a los politicos de decidir.

"Qué pensaban de los pilotos británicos?" pregunté, viendo a Dorado mirar el reloj.

"Excelentes profesionales," contestó uno. "Buenos guerreros," acotó otro. Lamentaban no haber tenido la ocasión de conocer al único piloto de Harrier que fue hecho prisionero, ya que camaradas suyos que habían caído en manos de los ingleses habían regresado llenos de elogios hacia sus "caballerosos" captores. Lo que más les había impresionado era la pericia y el coraje de los pilotos de helicópteros. Todos estaban de acuerdo en que la forma en que estos rescataron a los sobrevivientes del "Galahad" en llamas fue verdadermente magnífica.

Pero qué opinaban de los pilotos de Harrier, pregunté.

"El Sea Harrier y el Sidewinder AIM-9L resultaron ser un sistema muy eficiente, especialmente a baja altura," dijo Dorado, como midiendo sus palabras. El avión inglés, explicó, era difícil de detectar, especialmente viéndolo desde más abajo contra un cielo cubierto. Y sus misiles AIM-9L podían hacer blanco aun disparados de costado o de frente - cosa que los misiles argentinos no.

No obstante, había que dar credito a los pilotos de Harrier, añadio Dorado, porque ellos también peleaban cortos de combustible y generalmente con inferioridad numérica.

"Pero la verdad es que nunca tuvimos la oportunidad de medirnos con ellos en una clásica "pelea de perros"," prosiguió, tras una breve pausa. "Nuestros sistemas eran demasiado disimilares para ello."

En otras palabras, el Mirage/Dagger argentino combatía

./.

mejor a gran altura, mientras que el Harrier británico estaba en su elemento mucho más abajo - y se quedaba bajo. Ninguno de los dos iba deliberadamente a conceder una ventaja tan decisiva al otro. En efecto, hubiera sido una falta de profesionalismo de parte de los ingleses ir a trenzarse con los Mirage a gran altura, opinó Dorado, cuando podían atacar a baja altura los indefensos Dagger y A-4s que tanto más amenazaban a la flota británica. También hubiera sido poco profesional de los pilotos argentinos hacer frente al Harrier a baja altura, con todas las de perder, cuando el objetivo principal era atacar los buques y las tropas desembarcadas.

Aun asi, no se sentían defraudados por no haber podido medirse de igual a igual con un adversario tan digno?

"Puede que si," contestaron. "Pero asi es la guerra."

"Las circunstancias dieron a los ingleses la mejor mano," interpuso Aguirre. Y añadió en buen deportista: "Pero también la jugaron bien."

Quedaba pues algo que criticar en estos vástagos de los heróicos pilotos de la "Batalla de Inglaterra"?

"La puntería - podrian mejorarla," contestó Aguirre, esbozando una sonrisa maliciosa. Se refería a los repetidos intentos de los Harrier y los Sea Harrier por pegarle a la pista de Puerto Argentino, allí donde los Vulcan habian embocado una sola bomba. Todos fallaron.

Terminado el almuerzo, Valeri y Dorado nos acompañaron hasta el avión para despedirnos.

"Siento que no haya podido volar el Dagger," me dijo el comandante. "Al menos que pueda hacernos otra visita de aqui dos dias..."

Por supuesto que si.

FIN DE LA PRIMERA PARTE

./.

Significó madrugar. Pero los amaneceres sobre la ruta en el campo argentino son siempre ocasiones gloriosas.

Anunciada por un cielo cárdeno, la luz plateada del sol naciente cundió sobre la llanura como una bendición. Al subir y cobrar fuerza el sol se volvió de oro, despertando los olores del campo que respiré a pleno pulmón; que sabían a infancia. A esa hora radiante el mundo parecía rico en promesas, en nuevos comienzos, hasta que irrumpió en la radio el primer noticiero del dia. Allá en Buenos Aires era lo de siempre: un abusar de esta tierra benigna y generosa.

La ruta era una recta hasta el horizonte, con un suave viraje en S a la entrada de cada pueblo para hacer aminorar a los conductores. Los pasos a nivel estaban precedidos de rampas tendidas a travez del camino para despertar a sacudones a los que venían dormitando al volante. Pensé en Paredi describiendo el vuelo dentro de la turbulencia de las olas cuando pasaba por encima de ellas, el golpeteo del auto despertándolo a Marcos en el asiento de atras.

El sol se elevó vertiginosamente en el cielo de verano: un cielo tan inmenso y brillante que hacía de la llanura, grande como un mar, una simple isla perdida en el azul. Enjuagué mi vista, disminuída por los cielos londinenses, en su luz refrescante. La tierra comenzó a calentar, trayendo por la ventanilla el olor picante del polvo rutero. Sobre la llanura el ganado en sus millares enfilaba lentamente hacia la sombra de los montes desplegados a la distancia como una inmensa escuadra fondeada, o hacia lagunas centellantes regenteadas por cisnes de cuello negro o flamencos de un rosa intenso. Por donde mirase habían pajaros, girando, picando y planeando en las térmicas burbujeantes de aquel cielo profundo, pulido por el sol.

De tanto en tanto pasaba a un jinete, un "gaucho", cabalgando al borde del camino rodeado de una manada polvorienta de perros, uno de ellos siempre con el hocico pegado por poco a las patas traseras del caballo. El hombre cabalgaba a la criolla, sentado bien atrás en su mullido recado, los pies flotando en los estribos, en unión perfecta y relajada con el caballo. Desde el auto lo veía estampado en el cielo con su tropa matinal de cumulus. Lo imaginaba yendo a arrear ganado. ¿O por qué no nubes?

"Sabía que volverían - los dos," dijo el Mayor Dorado dándome la bienvenida en la puerta del casino. Sonrió al ver a Marcos emerger del auto frotándose los ojos y volviéndose en dirección del ruido de turbinas en marcha.

"Entremos a equiparte," dijo, haciendonos pasar.

Al rato me encontré caminando por la línea de vuelo dentro de una combinación anti-G y chaleco salvavidas prestados, el casco en una mano, Marcos de la otra. Los ojos de este iban y venían entre los magníficos Dagger aprestándose para el vuelo y la figura insólita del "Papá Top Gun" disimulando un revoloteo interno anticipatorio.

Siempre tuve una debilidad por la belleza limpia y cabal del Mirage, producto de un concepto audaz llevado hasta el extremo. Me lo imaginaba un avión sumamente exigente, y por eso también tanto más gratificante para quien lo volara bien.

La nariz de los Dagger habia sido alargada despues de la

guerra siguiendo la instalación del radar y de los diversos sensores que alimentan el nuevo sistema integrado de navegacion y tiro (SINT) de fabricación nacional. Esto realzaba aun más la impresión de velocidad que da el avión aun en reposo, sugerida también por la pintura pelada en los bordes de ataque y en los conos de entrada de aire. La nariz tambien había adquirido pequenas aletas laterales como las del Kfir-C2 israelí, que mejoran la maniobrabilidad y también la estabilidad direccional del avión. Uno de los Dagger tenía pintadas tres fragatas blancas y amarillas sobre el costado: tres impactos confirmados sobre buques británicos - quizás con bombas británicas de 1000 libras que no estallaron.

Dorado hizo una recapitulación del procedimiento de eyección que ya me había sido explicado en el vestuario. En pocas palabras, debajo de 3.000 metros debería tirar de una manija ubicada entre mis piernas. Esto me despediría a través de la carlinga en un vertiginoso ascenso impulsado por los cohetes del asiento, al término del cual habría ganado la altitud necesaria como para lograr la apertura del paracaídas, aun partiendo desde 0 metros. Arriba de 3.000 m, tiraría hacia abajo, y por encima de mi cara, de la manija ubicada sobre el apoyacabeza del asiento. Esto accionaría una carga explosiva debajo del asiento que me dispararía en una "eyección controlada" atado a este. El paracaídas se abriría por su cuenta al caer por los 3.000 metros, instantes después de que el asiento se desprendiera automáticamente de mi.

"El procedimeinto de eyección debe ser iniciado desde la cabina trasera," Dorado me recordó, "porque si yo eyectase primero, te quemaría. Asi que si me ois decir "eyección", eyectas" - * y me taladró el mensaje con la mirada.

El Capitán Barrionuevo apareció de detrás de un Dagger ceñido para el vuelo y sonriente. "Lo vas a revolcar nomás?" me preguntó, senalando al biplaza y ladeando la cabeza hacia su jefe de escuadrón. Contesté que sería más bien al revés - él a mi. Pero quizás ya se había corrido la bola de que, allá en Inglaterra, se me daba por la acrobacia aérea.

Barrionuevo parecía divertido. "Me lo llevo a Marcos a que me ayude con la inspección del avión," me anunció. Y asi se marchó, tomado de la mano con un pequeño admirador inglés.

C-438 nos aguardaba casi al final de la línea de vuelo en pose característica de Mirage, ligeramente cabreada, y goteando combustible por los tubos de desagote de sus tanques auxiliares de 500 litros. Subí con un brote de vértigo la escalerilla alta y delgada apoyada contra la cabina trasera y me instalé en ella mientras que Dorado iba a plan de vuelo a dar la salida.

La cabina olía a reactor, y a campo en verano. El sol pegaba fuerte dentro de ella, calentando los paneles metálicos y haciéndome temer que el vuelo resultase aun más movido que el de dos días atrás en el Guaraní.

Un integrante del equipo de tierra surgió a mi lado y se puso inmediatamente a atarme y enchufarme al avión. Primero sujetó mis pantorrillas con un par de correas conectadas a un par de cuerdas flojas que salían de debajo del asiento. Estas se enrollarían instantaneamente en la eventualidad de una eyeccion, pegando mis piernas al asiento y evitando así que se hiciesen trizas contra el borde filoso de la carlinga o fuesen descuarteladas al

./.

chocar con el aire a alta velocidad. Enfilé el arnés combinado de asiento y paracaídas y me cinché las correas al máximo. El equipo de supervivencia, incluido bote inflable, sobre el cual estaba sentado fue enganchado al arnés, mientras que la manguera del traje anti-G fue enchufada al sistema de presurización del avión, igual que la máscara de oxígeno, que también fue conectada al tanque de oxígeno de emergencia del asiento. Por último conectamos la radio y el intercomunicador. Me prendí la máscara, cerciorándome de que sellara bien sobre mi cara, y di un último apretón a los cinturones de seguridad antes de soltar las trabas inerciales en las correas sobre los hombros. Reglé la distancia a los pedales y puse las manos sobre el acelerador en forma de L y alrededor del bastón de mando, acomodándome a gusto. Estaba listo, parpadeando en la luz intensa de ese cielo inmensamente abovedado, y algo falto de aire.

El ayudante agitó delante de mis ojos cinco sendas chavetas o "pins" atados a largas cintas rojas, y las guardó en una cajita encima de mi tablero de instrumentos. Por primera vez en mi vida me encontré sentado sobre una bomba armada.

Dorado subió a la cabina delantera y todo salvo el domo de su casco desapareció de vista. La cabina trasera está elevada con relación a la delantera a fin de brindar a su ocupante un mejor campo de visión hacia adelante.

Por fin la voz de Dorado vino suave por el intercomunicador, chequeando de que todo estaba en orden. La carlinga descendió lentamente sobre sus pistones hidráulicos, y de pronto se detuvo, cuando sólo faltaban unos 15 centímetros, mientras que Dorado se aseguraba de que tenía mis codos adentro. De lo contrario, serían triturados. La carlinga bajó del todo y se cerró con un golpe decisivo. Y en el acto nos empezamos a cocinar.

Ya en el vestuario me habían prevenido de la posibilidad de sentir claustrofobia una vez cerrada la cabina y puesta la máscara. "No me puede pasar a mi," había pensado confiado. Pero ahora, con la temperatura subiendo alarmantemente y forzando aire a los pulmones, pensé de nuevo. El aire fluye a la máscara "a demanda", como en las escafandras de buceo, y la primer impresión es que este no llega en cantidades suficientes como para compensar el esfuerzo adicional de abrir con cada aspiracion la válvula de alimentación de aire. A esto se sumaba la sensacion opresora de estar como sellado, sepultado, en un horno de metal y cristal espeso del cual sólo podría evacuar de prisa por medio de una estrepitosa y costosa pirotecnia.

"Lo siento por el calor," dijo Dorado poniendo en marcha la turbina. "El aire acondicionado no engancha debajo de las 7.200 vueltas."

Las revoluciones se asentaron en 4.000. "Respire normalmente," me habían aconsejado. Sobre el borde izquierdo de la cabina había un control de mezcla de oxigeno que podía abrir al 100% si la cosa se ponía peleaguda - pero el honor me lo impedía. Dorado estaría igual de ensopado de transpiración que yo, y no parecía importarsele.

Dorado aceleró la turbina a 6.000 revoluciones para que el equipo de tierra verificara que no hubieran pérdidas externas. Todavía sin refrigeración, y la temperatura de cabina como para hervir un huevo. Había alguna vez oído de pilotos en los trópicos

que enloquecían al quedar atrapados en tierra a pleno sol sin poder abrir la carlinga, y los había tildado de flojos.

Dorado redujo potencia, soltó los frenos - e inmediatamente los volvió a clavar, haciendo hociquear al Dagger sobre el tren delantero. Esto era para que desde afuera pudieran comprobar el funcionamiento correcto de los elevones interiores del avión que actuán como compensadores de cabreo. Nos dieron la señal del OK - pulgar arriba - y todos se apartaron.

"Tandil, Gaucho listo para el rodaje," Dorado anunció por radio.

Gaucho. Lindo indicativo!

Iniciamos el carreteo, Dorado inmerso en sus listas de chequeo. El sudor corría a chorros por mi cara y chapaleaba dentro de la máscara, como si mi nariz hiciera agua. LLegando a cabecera de pista decidí que ya no moriría sofocado, pero que bien podría ahogarme en mi propia transpiración - a no ser que la bebiese. Sabía horriblemente a goma y sal, como un caldo de zapatillas de tennis - y no había bolsa de mareo a bordo.

"Galgo" salió de pronto por radio, solicitando permiso para hacer un ataque simulado a la base. Este fue concedido, obligándonos a prolongar la espera. Tres Daggers emergieron por el norte y pasaron veloces y silenciosos sobre la pista como sobre rieles, despejando con gran fineza en un giro ascendente, para de allí ingresar al circuito de aterrizaje.

Entretanto fuimos autorizados para el despegue. La torre nos dió el viento y la "velocidad de referencia", la cual deberíamos alcanzar antes de pasar un cierto marcador al borde de la pista si es que estábamos acelerando normalmente. Al alinearnos sobre la pista 01, Dorado me recordó que trabara los cinturones de pecho.

El ruido de la turbina creció hasta convertirse en un rugido afónico - una deliciosa rafaga de aire frio me dió en el rostro - y, de pronto, una mano invisible me pegó al respaldo del asiento. Y de nuevo, con mas fuerza, un segundo después, al prenderse el posquemador. El tacómetro osciló en las 8.400 vueltas y una pequena luz roja ilumino el tablero indicando que el posquemador quedaba plenamente encendido. Aceleramos como en picada, la temperatura de tobera subiendo a 680° C. Con 155 nudos Dorado llamó la nariz del avión bien hacia arriba - y no paso nada. Seguimos corriendo en tierra, los instrumentos delante mio borroneándose con la trepidación causada por el tren rigido del avión tomando las irregularidades de la pista. Pero al instante siguiente, ya con 185 nudos, las ruedas principales dejaron el piso y nos elevamos en un angulo decepcionantemente chato. Pero en un nada la aguja del velocímetro alcanzaba los 350 nudos, y los superaba, mientras el Dagger enfilaba como una seda, sin el menor sacudón, a través del aire que me imaginaba cargado de burbujas termales. Dorado ahora sí llamó e inclinó el avion, poniéndonos en un giro ascendente por la derecha. El altímetro se disparó y la aguja del variómetro se pegó al tope del dial, no pudiendo indicar mas allá de los 2.500 pies por minuto. Continuamos el ascenso empinado hasta que tuve que contenerme por no empujar la palanca hacia adelante. Pero la nariz se mantuvo donde estaba - lo mismo que la velocidad y las "g" - mientras que 13.000 libras de empuje lanzaban las 20.000 libras del Dagger al cielo.

./.

Enderezamos con rumbo de 140° y apagamos el posquemador, ya pasando los 11.000 pies - sentí un ligero tirón hacia adelante. Dorado nos puso ahora en un "ascenso económico" a 450 nudos indicados - y me entregó el avion...

"Llevalo hasta 31.000 pies con este rumbo," me dijo, "teniendo cuidado de que no acelere a mas de Mach 0,92." De alli en más, me explicó, entraríamos rápidamente dentro del regimen transónico que es donde el Dagger es menos estable. Y por desgracia el vuelo supersónico hoy no estaba permitido.

Tomé la palanca con sumo cuidado. Esta se articulaba a mitad camino, como en el Spitfire, para control de rolido. Al instante de poner mi mano alrededor de ella, las alas del Dagger entraron a balancearse vivamente. Solté el bastón y probé de nuevo, tomándolo esta vez con dos dedos: Rolaba menos, pero todavía un par de grados de cada lado.

Nunca, ni siquiera la vez que volé un Fokker F-28 me las tuve que ver con controles tan ariscos. Volví a soltar la palanca y a retomarla, ahora con un solo dedo. Surtió efecto. Un dedo sobre 2.800 libras de presión hidráulica para conducir ocho aguzadas y estruendosas toneladas de maquinaria por el aire a casi la velocidad del sonido parecerá improbable, pero así fue.

"Punto nueve cinco," advirtió Dorado calmadamente. La nariz no parecia haberse movido con relacion al horizonte, sin embargo el Dagger se disparaba en mis manos. Lo llamé una pizca. La resistencia en la palanca, inducida artificialmente, fue aqui mayor, ya que es tanto mas fácil dañar esas gráciles alas deltas en el cabreo que en el rolido. El altímetro volvió a acelerar: de inmediato relajé la presión sobre la palanca, queriendo evitar un crecimiento incontrolable del momento de inercia.

De alguna manera logré llevar el avion a 31.000 pies en el rumbo fijado y quedándome del buen lado de la barrera del sonido. Hasta conseguí agarrar los controles como corresponde. Dorado reajustó la potencia al llegar a nuestra altitud de crucero y nivelé el avion con pequeños toques del pulgar sobre el control de incidencia en la empuñadura de la palanca.

Por fin a una altitud en la que normalmente hubiera esperado ver llegar el carrito de las bebidas, respiraba sin esfuerzo por la mascara y me sentía a gusto en mi cabina bañada en sol. Bajé el visor oscuro del casco para protegerme del resplandor y miré afuera.

La tierra se tendía debajo nuestro como la piel de un inmenso tambor verde cubierto de remiendos amarillentos hacia un horizonte difuso. Alli abajo estaba la gente que seis años atrás pusieron sus esperanzas en alas como las mías, ajenos quizás ahora a la presencia de este gaucho haciendo huellas solitarias en el cielo. Mi gente. Desde la reclusión serena y exaltante de mi cabina de guerra sentí por ella un anhelo protector.

Delante nuestro una banda de azul profundo creció hacia nosotros: el mar, unido a la tierra con un trazo grueso y tembloroso de ocre pálido. Pronto pasamos sobre la costa, unas veinte millas al sur de Miramar, viendo la masa blanca y borrosa de Mar del Plata apenas desprendida del horizonte. Dorado retomó el mando del avión, anunciando que efectuaría un "descenso económico." Redujimos potencia y, de pronto, fui arrojado contra los cinturones de pecho

al desplegarse los aerofrenos. Picamos a 25° hacia mar abierto, mís oidos tapándose tan pronto los desbloqueaba. "No estás resfriado, no?" me preguntó. Le contesté que no, tratando de imaginar lo que sufrirán los tímpanos en un "descenso operativo."

"Nada que ver con el sur," comentó Dorado mientras el mar venía velozmente a nuestro encuentro. "Allá abajo el mar es gris, casi negro, siempre cubierto de espuma ... y frio."

Nivelamos con 1000 pies replegando los aerofrenos. El mar era de un azul profundo y atrayente, con el sol de la mañana pintando un manchón de plata brillante sobre su superficie ligeramente rizada.

De pronto rolamos a la izquierda y Dorado nos puso en un viraje descendente de 180°. Me pareció medio justo. Pero nivelamos con 100 pies en el altímetro y 450 nudos indicados. Escudriñé el horizonte delante mio y vi la costa reducida ahora a una banda delgada y amarillenta. "Esto parece un lago," dijo Dorado, sonando decepcionado. Descendimos a 50 pies. El agua debajo nuestro se volvió un torrente azul cubierto de destellos plateados como de balas trazantes. A nuestra izquierda corría la sombra del Dagger en formación cerrada, una esquirla mortífera sobre lo que para nosotros significaría la muerte instantánea. "Una seda," dijo Dorado, dejando caer el avion aun más... No pude evitar contraer la sentadera y empujar contra el piso, como tratando de levantar el Dagger con mi asiento. El velocímetro seguía clavado en 450 nudos mientras que la aguja del altímetro iba registrando la perdida de los últimos pies y por fin se detenía: a un pelo de O! El mar era ahora un borrón un gran trecho a cada lado - es dificil precisar distancias sobre el agua. Pero Dorado lo hacía parecer fácil - y seguro. Volabamos como sobre rieles, serenados por el zumbido de la turbina atenuado por el casco. Y lo hubiera creído fácil de no ser que ya conocía la inercia desbocada del Dagger y la reaccion ultra delicada de sus controles.

La costa empezó a venírsenos rápidamente encima. Era una línea ondulada de dunas, y no tardé en darme cuenta de que a esta altura no pasaríamos. Vamos, Dorado...

Pero en vez de subir la nariz, Dorado inició un viraje escarpado a la derecha - y acto seguido a la izquierda, volviéndole a apuntar a la costa. Pensé en las puntas de ala, alla atrás, fuera de vista; trate de estimar nuestra altura sobre aquel vertiginoso corredor azul, y me pareció un milagro el que no engancharamos la cresta de una ola.

Por el rabillo del ojo vi de pronto algo asi como un relampagazo, al pasar el Dagger entre dos dunas. Ahora todo era verde alrededor nuestro, con montes aquí y allá surgiendo del horizonte y arremetiendo hacia nosotros. Subimos una pizca - vi pasar una línea de teléfono debajo nuestro - pero no lo suficiente como para salvar un grupo de eucaliptus creciendo rapidamente en el parabrizas. Un suave toque de palanca, y en el acto viramos sobre la punta de ala derecha fuera de peligro - pero ya se nos venia encima un monte de álamos! Palanca a la izquierda, y los arboles que tan nítidamente había visto delante mío pasaron como una borrosa cascada horizontal de ojas por el costado derecho.

./.

"En un ataque a baja altura es preferible contornear obstáculos," explicó Dorado con gran calma, virando rasante para esquivar un nuevo monte. "El enemigo te puede estar apuntando del otro lado, esperando a que pasés por encima."

Por fin Dorado tiró de la palanca hacia atrás y ascendimos vertiginosamente. Dos minutos después alcanzábamos...22.000 pies! Dorado niveló el avión y me lo volvió a dar. "Probá de hacer un tonel," me dijo.

De pronto me arrepentí de no haber sido más modesto, allá abajo en Tandil, en cuanto a mi acrobacia. Enfin, había que probar: Velocidad indicada 450 nudos: Moví la palanca dos dedos a la izquierda - y al instante me encontré invertido y viendo estrellas, tras recibir un golpe seco de la carlinga contra el costado de mi cabeza al iniciar la maniobra. Centré la palanca, agradeciendo la protección del casco, y suponiendo que la simple inercia del rolido nos haría completar el tonel. Pero el Dagger se detuvo seco en el aire, a unos 80° corto de la horizontal. Intenté de nuevo, moviendo la palanca con aun mayor delicadeza y manteniendo la deflección de los elevones hasta casi completar el tonel. Salió mejor.

"Olvidate de los pies," dijo Dorado, sintiéndome trabajar con los pedales. "El timón de cola del Mirage es muy eficaz," continuó, zarandeándonos de lado a lado a título de demostración, "pero no se lo necesita para el tonel. Por lo pronto no hay que compensar por ninguna hélice." Efectué nuevos toneles: rápidos, lentos, por derecha y por izquierda, los mandos del Dagger respondiendo como a mi pensamiento. Detuve el último a mitad camino y me dejé colgar cabeza abajo: a 22.000 pies sobre la tierra y zumbando a Mach 0,9!

"Descendamos para hacer un rizo," dijo Dorado no bien reenderecé el avión. Desplegó los aerofrenos y picamos, compensando los oidos sin cesar, a 7.000 pies.

Niveló y aceleró a "pleno seco". Al alcanzar los 500 nudos llamó suavemente la nariz hacia arriba. Enseguida, las "g" me pegaron al asiento mientras que la nariz del Dagger se elevaba en el cielo con increíble lentitud y el avión entero vibraba como un coche al pasar un guardaganado con el bofeteo aerodinámico del ala delta inducido por la alta velocidad subsónica y elevado angulo de ataque. La aguja del acelerómetro se pegó sobre la marca de las 4,5 "g", mientras que el indicador de ángulo de ataque - un pequeño semáforo de tres luces a un costado de la mira de tiro-mantuvo la luz ambar del medio encendida - la verde hubiera indicado insuficiente "alfa" y excesiva velocidad; la roja la situación inversa. Mi traje anti-"g" no pareció inflarse, por lo que me puse a gruñir discretamente para prevenir los efectos de las "g" que, sin aflojar, me empujaban el casco - al momento "pesando" 10 kilos - sobre los ojos, mientras que mi cuello luchaba por mantener erguida la cabeza, ella tambien "pesando" 4,5 veces lo normal. El sol estalló encima mio sobre el cristal de la carlinga y flotó lentamente hacia adelante como una enorme araña incandescente, cegándonos momentáneamente al caer por el parabrizas. "Bandidos en el sol" cobró un nuevo significado: Todo un escuadron enemigo hubiera podido esconderse de nosotros en esa luz abarasadora. Las "g" por fin cedieron, aunque no del todo, al llegar el Dagger a la cúspide del rizo con - 16.000 pies! - y 200 nudos indicados. El horizonte

/.

artificial - una esfera maravillosa indicando rumbo además de actitud - pasó por su "polo" al invertido y siguió rodando, perfectamente alineado, mientras que el Dagger picaba de espaldas para cerrar el rizo. Las "g" volvieron a arremeter, y el avion a vibrar, a medida que aceleramos cuesta abajo y reenderezábamos. A exactamente 7.000 pies.

Pensé que Dorado me dejaría probar un rizo por mi cuenta. Pero no me lo ofreció - y no me animé a pedírselo. El rizo en el Mirage, me había dicho, se efectua bajo instrumentos, ya que las alas no se ven desde la cabina y por lo tanto no hay referencia externa para guiarnos en mantener el avion en el plano vertical. Pero con semejante horizonte artificial e indicador de ángulo de ataque no podía ser tan difícil, razoné conmigo mismo mientras que Dorado me volvia a hacer crugir el cuello con las "g", y me forzaba a resistirlas contrayendo a gruñidos los músculos torácicos, demostrando a continuación un medio ocho cubano, seguido de una Immelman y otros giros de combate.

Pero quizás confiaba demasiado en mis habilidades. A alta velocidad subsónica y ángulo de ataque un avion de ala delta y nariz larga y fina como el Dagger se vuelve extremadamente mañero - sobre todo el nuestro que, a diferencia de los Dagger monoplazas, no tenía las aletas de nariz que ayudan a prevenir la formación de vórtices desestabilizadores a lo largo del fuselaje. Al menor descuido en la llamada, podría provocar una pérdida de punta de ala, un zigzagueo de nariz, o un "Dutch roll". Y de alli al tirabuzón sería cuestión de un instante - no que no se pueda sacar al Mirage de un tirabuzón, me había dicho Dorado, pero la recuperación lleva, por lo menos, 20.000 pies de altura.

Poco después Dorado anunció que nos quedaban 1.500 litros de combustible. "Es hora de volver," dijo.

Calculé que semejante cantidad de combustible me mantendría en horas de vuelo para todo un año. Pero en 35 minutos el Dagger ya habia tragado 2.400 litros!

Muy pronto reapareció Tandil delante nuestro. Pero la radio nos venía fallando: oíamos a dos Daggers ingresando en el circuito, pero nadie parecia contestar nuestros llamados. "Sobrevolaremos la base para anunciarnos," dijo Dorado.

Pasamos por encima de los hangares a una altitud conservadora de 300 pies - ofrecían un gran blanco, pensé - y viramos por la izquierda para hacer una segunda pasada sobre la pista, y de alli un fuerte "break" por la derecha para ingresar a inicial de un circuito de aterrizaje bien apretado.

Bajamos tren, ajustamos potencia, redujimos velocidad y mantuvimos el giro como en un solo movimiento, largo y fluido, mientras que el suelo fuertemente inclinado crecía y parecía acelerar hacia nosotros. Al alinearnos en una final más bien corta íbamos a 185 nudos. La nariz parecía demasiado elevada, lo mismo que el régimen de descenso. Pero era ahora que aquellas gráciles alas delta enfrentaban sus limitaciones más críticas: Para lograr máxima sustentación habría que llamarlas a cerca de 30° de ángulo de ataque, pero la tobera del Dagger toca la pista a los 17° de pendiente. De allí la elevada velocidad de aproximación. Además, la penalidad que incurre el ala delta a semejantes ángulos de ataque es enorme en términos de resistencia inducida. Llámeselo una pizca

./.

de más y el Dagger frenará tan de súbito que caerá como un ladrillo; bájesele la nariz en busca de velocidad -siguiendo la vieja fórmula - y el Dagger también caerá como un ladrillo, sin con ello lograr ir más rapido. Sólo con sendos golpes de potencia puede uno recuperarlo una vez salido de los finos parámetros de la aproximación - siempre que uno sepa mantenerse por delante de este jabonoso avión.

Dorado nunca tocó el acelerador mientras nos deslizamos como sobre rieles invisibles hacia el borde del area de frenado al extremo de la pista. Al pasar este como un destello debajo nuestro, Dorado llamó la nariz bien arriba al tiempo que cortaba potencia, y asi nos mantuvo a un metro del suelo hasta pasar la barrera de contención acostada sobre la pista un poco delante de la cabecera. Tocamos con el tren principal sobre los numeros a 170 nudos, en medio de un súbito traqueteo. Un segundo después fui empujado contra los cinturones al desplegarse el paracaídas de frenado, quitándonos de un zarpazo unos 30 nudos. Dorado lo soltó a los pocos segundos, ya que el efecto de cupla causado por el paracaídas tirando detrás nuestro con viento cruzado complicaba la conducción del avión sobre la pista. Pero para entonces el paracaídas habia cumplido su funcion, ya que la mayor fuerza de frenado ocurre en el instante del despliegue.

Era el fin. Una vez estacionados y detenido el motor, Dorado me dejó a que me desconectara y desabrochara sin apuro mientras que él iba a dar la llegada. Tomé mi tiempo, calmando un revuelo de imágenes y saboreando esa quietud y frescura especial que los sentidos confieren al mundo que nos rodea al disiparse la tensión del vuelo.

"Felicitaciones," dijo el Capitán Isaac saludándome al pie de la escalerilla. Por qué razón, me pregunte a mi mismo. Pero el joven Isaac, quien se había jugado nueve veces a través de atlántico sur, sufriendo impactos, embistiendo mástiles de fragata y persiguiendo Exocets al ras de las olas me estrechó la mano con una sonrisa de aprobación. Tal vez Dorado acababa de hacerle un comentario bondadoso sobre mis aptitudes de vuelo, o al menos sobre cómo aguanté ser volado por él. Me sentí tontamente contento conmigo mismo.

"Vayamos a rehidratarte," dijo el jefe de escuadrón al reaparecer.

Camino al casino paramos en el hangar de mantenimiento para recuperarlo a Marcos metido dentro de un Dagger en recorrida de motor. A él también le vendría bien una bebida - y una lavada, hubiera dicho su madre. Tenía visiones de un vaso de cerveza grande como un tanque auxiliar, pero desgraciadamente el bar era "seco" durante horas de vuelo y me tuve que contentar con una naranjada.

Bajada la primer botella, le pedi a Dorado que me precisara cuán bajo nos había llevado sobre el mar. Se sonrió, asegurándome de que nos había dejado margen. Al fin y al cabo, no ibamos en mision de combate. No importaba lo que marcase el altímetro. Este no era tan exacto, y además estaba con el QNH de Tandil, a 90 millas de distancia. Treinta pies era quizás lo más bajo que habíamos volado - lo cual era "conservador" en el Dagger en un dia tan tranquilo y habiendo guardado velocidad y potencia en reserva. Los compensadores automáticos habían eliminado la poca

./.

turbulencia que había cerca del agua - nos hubiéramos sacudido más en un A-4.

Dos de los pilotos que había conocido la vez anterior entraron al bar y vinieron a sentarse con nosotros. Escuché nuevos cumplidos y bromas amistosas por mi primer experiencia de vuelo en reactor de caza, y pronto engranamos en una placentera charla de "vuelo de hangar". Intercambiamos datos sobre toneles volados y "lomcovaks" por tácticas de evasión de misiles, las más escalofriantes de ellas aprendidas de los israelíes - todo muy interesante pero de ninguna aplicación práctica para nuestros respectivos tipos de vuelo.

Tal vez se debía a la camaradería que surge espontáneamente entre aviadores, y quizás tambien a la presencia del inglesito que tengo por hijo, el cual parecía estar convirtiéndose rápidamente en la nueva mascota del escuadrón: lo cierto es que habíamos roto el hielo. Hablamos un poco más de vuelo, y a medida que derivamos hacia los recuerdos de la guerra, un nuevo fervor se introdujo hesitantemente en la conversación.

"Es curioso," dijo uno de ellos tras un silencio, como esforzandose por encontrar las palabras. "Desde aquel entonces hemos leído todo lo que hay de disponible sobre los pilotos ingleses. Pero aun así no podemos formarnos una imagen de ellos... Sabemos por dolorosa experienca que son buenos pilotos, valientes, muy profesionales - lo sabíamos de antes - pero lo que no llegamos a comprender es qué tipo de hombres son."

La intriga parecía seguirlos como un fantasma: El enemigo que conocían y desconocían a la vez.

"Nuestra determinación era producto de la causa por la cual combatimos," declaró otro de ellos. "A veces no nos podíamos impedir temblar cuando subíamos al avión para salir en misión, pero teníamos una causa, y esto nos hacia superar el miedo. Pero qué causa podían tener los ingleses para ser lo valientes que fueron?"

Contesté que no podía hablar por los británicos. Tal vez les bastó con sentir que ellos también combatían por su pais, sugeri.

"Eso se comprende," contestaron. Lo comprendían sobremanera. Morir valientemente por su pais al lado de sus camaradas es el desideratum de todo soldado, no importa cual sea su bandera. Y eran soldados de veras: Valientes y cumplidores con o sin Malvinas refulgentes para acerar los nervios.

"Tal vez no somos tan distintos de los ingleses," dijeron. "O quizás es simplemente que los pilotos de combate somos todos iguales en el mundo entero - algunos mejor entrenados que otros, es todo."

Aun así, estarían muy agradecidos por cualquier dato que les pudiese suministrar para ayudarlos a comprender a esos gallardos que combatieron en el Atlantico Sur sin jamás llegarlos a conocer. Les contesté que me encargaría de eso a mi regreso a Inglaterra. Espero que algun lector aquí tome nota.

"No se van a quedar a pasar la noche?" preguntaron cuando me levante para despedirme de ellos. Desgraciadamente no podia.

"Lástima. Pensabamos hacerles un asado - y nos debés un trago a todo el escuadron!"

Prometí que volvería.

"De acuerdo! Dejamos el asado para la próxima. Y entretanto le guardaremos un lugar a Marcos en la Escuela de Vuelo."

No podía imaginar mejor compania que la de ellos para disfrutar de un asado. Y no pude no soñar con el día en que pilotos británicos, igual de distinguidos, se junten con nosotros alrededor del fogón.

FIN

CESEDEN

EL CONFLICTO DE LAS ISLAS MALVINAS
OPERACIONES NAVALES

- Por Mark HEWISH, Londres
- De la Revista Internacional de Defensa nº10/1982.

Diciembre, 1982

BOLETIN DE INFORMACION nº 160-V.

Las operaciones navales llevadas a cabo durante el conflicto de-las islas Malvinas se iniciaron el 1º de Abril pasado a las 21 horas. Unos - setenta infantes de Marina argentinos, transportados sin duda por el submarino Santa Fe, desembarcaron en la isla Soledad utilizando para ello botes - neumáticos. Así comenzó la operación Rosario, mediante la cual los argentinos se adueñaron de todo el archipiélago. Esa tropa atacó a los infantes de - Marina británicos en el cuartel de Moody Brook y el palacio del gobierno; -- los británicos se rindieron el 2 de abril a las 8,30. A la misma hora, estaban dirigiéndose hacia la costa cierto número de vehículos anfibios procedentes del LST Cabo San Antonio. La fuerza principal desembarcó más tarde - del mismo buque en la bahía de York; se componía de 600 infantes de Marina y 279 soldados del Ejército y la Aviación, con sus materiales y vehículos. - Los destructores lanzamisiles Tipo 42 Santísima Trinidad y Hércules, las - fragatas Drummond y Granville, así como el buque rompehielos Almirante - Irízar, se mantuvieron fuera de Port Stanley durante la acción.

El 3 de abril, un helicóptero Puma procedente de la fragata argentina Guerrico transportó a un grupo de infantes de Marina hasta la isla de Georgia del Sur. Durante su segundo viaje, el aparato fue atacado por los infantes de Marina de la guarnición británica de la isla, que causaron también ciertos daños a la fragata con un proyectil anticarro Carl Gustav. Los británicos se rindieron tras un combate que duró unas dos horas (extracto de un -

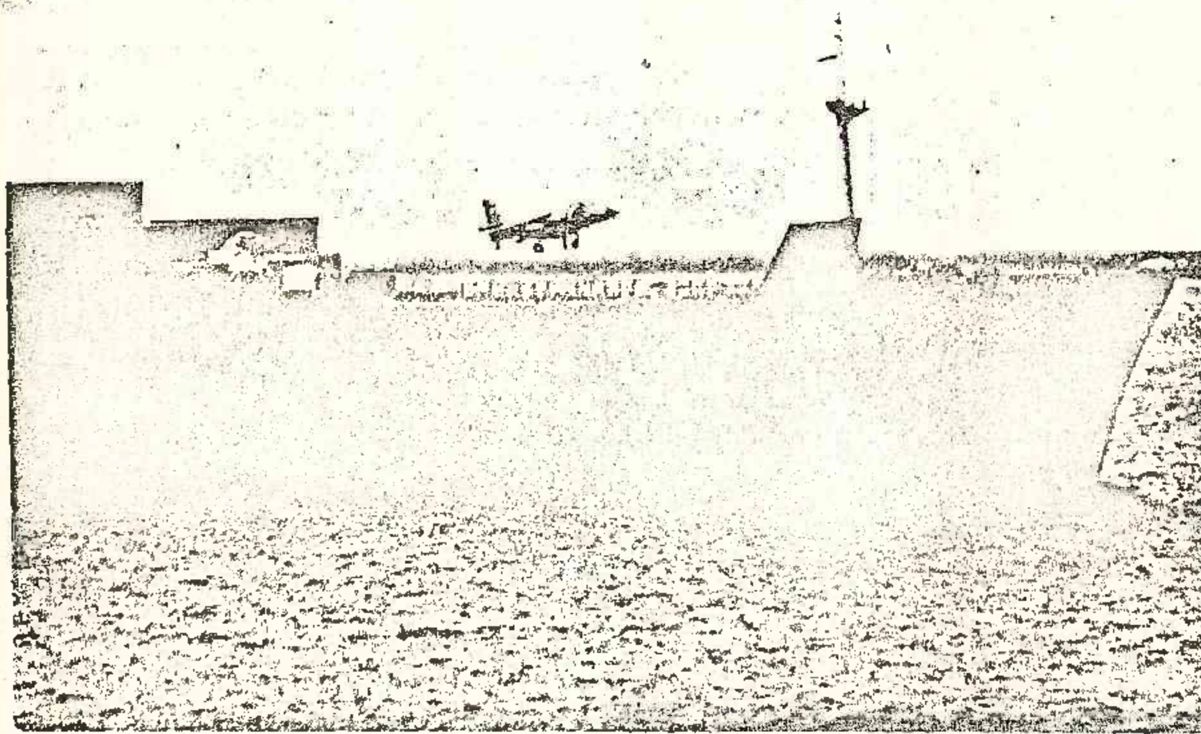
artículo publicado por la revista Proceedings -junio de 1982, pág. 120-, del US Naval Institute).

Sin embargo, los británicos habían comenzado a reaccionar ante la tensión originada inmediatamente antes de la operación Rosario. El 1º de abril, zarpó de Gibraltar el submarino nuclear de ataque Spartan y se -- cree que el buque de apoyo logístico Fort Austin, que transportaba varias - unidades del SAS (Special Air Service) y del SBS (Special Boat Squadron), partió el mismo día rumbo al Atlántico Sur. El ministerio de Defensa británico formó a toda prisa la fuerza especial destinada a llevar a cabo la operación Corporate -reconquista de las islas Malvinas y Georgia del Sur. La mayor parte de las unidades asignadas a esa fuerza zarparon el 5 de abril-.

La Fuerza Operacional 317.

El centro de esta fuerza operacional estaba constituido por dos - portaaeronaves, el buque insignia Hermes y el Invincible. El Hermes desplaza unas 25.000 tm. y posee una pista de vuelo de 220 m. de longitud, con un extremo en forma de trampolín (ángulo, 12º). El desplazamiento del Invincible es algo inferior a 20.000 tm. Su cubierta de vuelo mide 150 m. de longitud y su extremo en forma de trampolín está inclinado según un ángulo de 7º. Para las operaciones normales de tiempo de paz, cada uno de esos navíos -- lleva cinco aparatos V/STOL Sea Harrier FRS. 1 encargados de la intercepción aérea, operaciones antibuque y misiones de reconocimiento, así como - diez helicópteros de lucha ASM Sea King. Antes de zarpar de Portsmouth - con el resto de la Fuerza Operacional 317, fueron embarcados en el Hermes 12 Sea Harrier y 15 helicópteros. Todos los Sea Harrier pertenecían a la - 800ª escuadrilla de las fuerzas aeronavales, que fue movilizada en 24 horas y cuya dotación pasó al mismo tiempo de 5 a 12 aparatos, mientras que los - efectivos de las tripulaciones y el personal de pista fueron incrementados de 100 a 160 hombres. El Hermes posee bodegas de gran capacidad y un amplio hangar, por lo que fue escogido también como base operacional de los aparatos de ataque aire-suelo Harrier GR.3 de la Aviación hasta que éstos pudieran ser desembarcados en las islas Malvinas. Así pues, durante el conflicto, la agrupación aérea embarcada en el Hermes comprendió a veces más de 20 Harrier -FRS.1 y GR.3-, además de los 15 helicópteros.

Los seis primeros Harrier GR.3 asignados al Hermes efectuaron directamente el trayecto de Gran Bretaña a la isla de La Ascensión (6.850 - km.), siendo aprovisionados de combustible durante el vuelo por aparatos -



El buque portacontenedores Atlantic Conveyor transportó vehículos terrestres, materiales para ingenieros, helicópteros Wessex y Chinook, y diversos aprovisionamientos. Ademas, llevó de la Ascensión a las islas Malvinas seis Harrier de la Aviación y ocho Sea Harrier de las fuerzas aeronavales (RN-Fleet Air Arm). Cuando llegó a la zona de las Malvinas, los aparatos V/STOL fueron transferidos a bordo del Hermes y del Invincible, pero el Atlantic Conveyor siguió siendo utilizado como portaaeronaves ocasional hasta el 24 de mayo, en que fue destruido por un misil Exocet.

Victor K.2 de la Aviación. A continuación, despegaron del aeródromo de Wideawake (La Ascensión) y se posaron en la cubierta del buque portacontenedores Atlantic Conveyor, anclado cerca de allí. Ocho Sea Harrier llevaron a cabo la misma operación. Asi pues, el Atlantic Conveyor llevó 14 aparatos V/STOL al Atlántico Sur. Durante el viaje, un Sea Harrier fue mantenido en estado de alerta para prevenir cualquier ataque aéreo contra el improvidado portaaeronaves. Al llegar a la latitud de las Malvinas (52º Sur), los Harrier y Sea Harrier fueron transferidos al Hermes y al Invin-

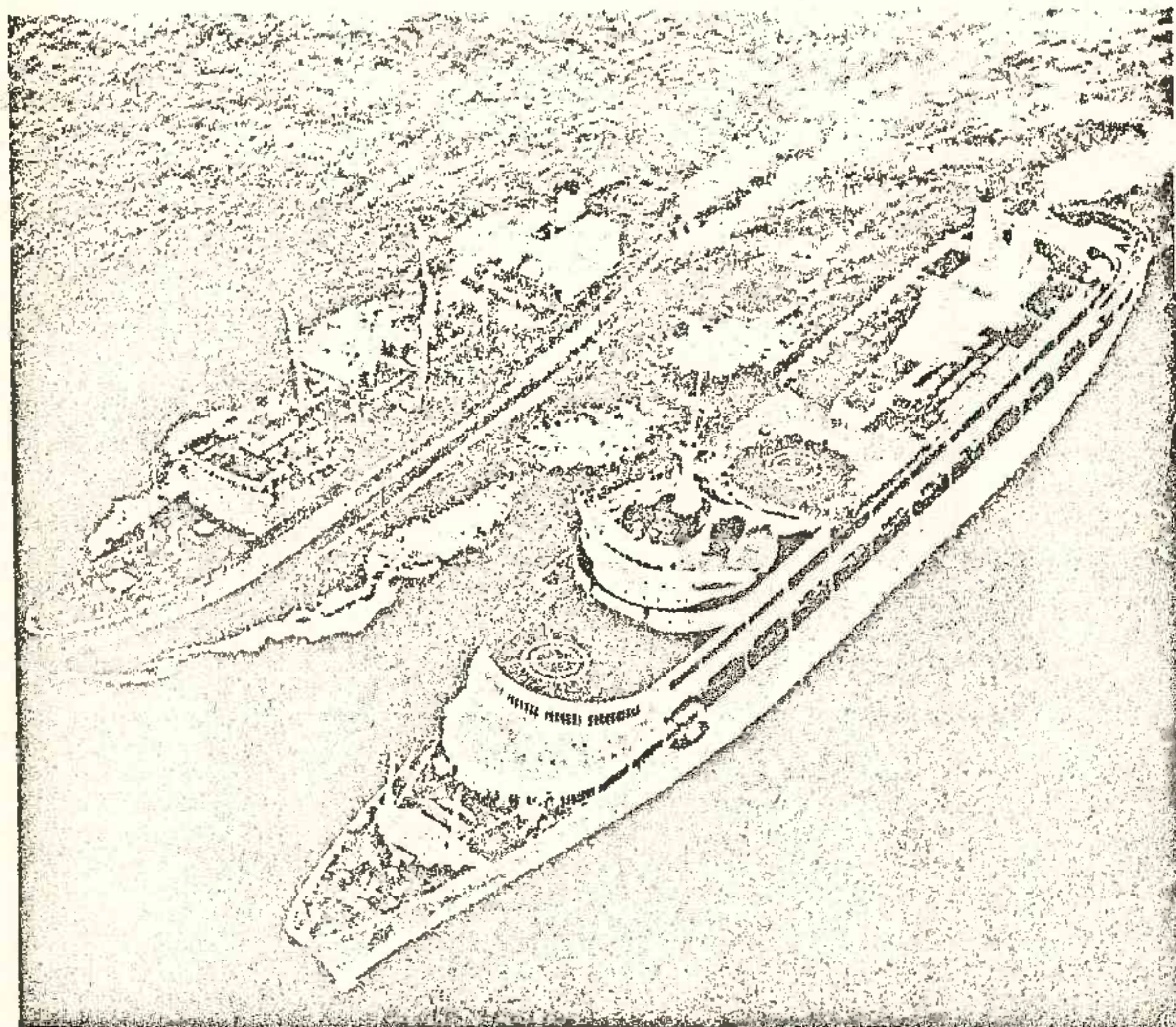
cible (hasta el 24 de mayo, en que fue alcanzado por un misil Exocet, ese buque mercante siguió siendo utilizado ocasionalmente para transportar aeronaves). Los seis GR.3 y algunos Sea Harrier fueron asignados al Hermes, -- mientras que los demás FRS.1 fueron a reforzar la 801ª escuadrilla a bordo del Invincible. El Hermes recibió otros cuatro GR.3 llegados directamente de Gran Bretaña después de hacer escala en La Ascensión (distancia, más de 13.000 km.).

Al sur de La Ascensión, la fuerza de aparatos V/STOL efectuó más de 2.000 salidas, 1.650 de ellas dentro de la zona de exclusión total definida alrededor de las islas Malvinas. Los Sea Harrier asignados al Hermes llevaron a cabo 869 misiones, lanzando 42 bombas de 450 kg., 21 bombas de racimo BL755, 14 misiles AIM-9L Sidewinder y disparando 27.000 - cartuchos con sus cañones bitubo Aden. Los GR.3 embarcados en el mismo navío afectuaron 60 salidas y lanzaron 150 bombas de 450 kg. (algunas de -- ellas eran del modelo de guía lasérica Paveway II), así como 25 bombas de racimo BL 755. Esos aparatos operaron también desde una pista provisional construida en San Carlos. Después del alto el fuego, otros cuatro GR.3 llegaron a bordo del buque mercante Contender Bezant.

Visibilidad horizontal: 50 metros.

En el Atlántico Sur, las cubiertas de vuelo de los portaaeronaves estaban sometidas a veces a movimientos verticales de 9 m. de amplitud, mientras que proseguían las misiones de vuelo con un techo de nubes de 100 pies de altitud. La visibilidad horizontal solía ser de aproximadamente - 1 km. y era a menudo bastante inferior. Un Harrier se posó un día en la pista del Hermes con una visibilidad horizontal de 50 m. Aunque se lanzaban -- bengalas tras el navío para facilitar la aproximación de los aparatos, el éxito de las operaciones aéreas fue debido principalmente a la capacidad del Sea Harrier para valerse de sus propios medios de aproximación, en particular el radar Blue Fox, y mantener una velocidad de vuelo de algunas decenas de nudos. A bordo del Hermes, el mantenimiento de los Harrier y Sea Harrier (mas de 20 aparatos) fue efectuado por 140 marineros y suboficiales de la Marina, asistidos por unos 20 suboficiales de la Aviación. Esos hombres trabajaron 85 horas por semana y, cada día, mantuvieron 12 de los 14 Sea Harrier en estado de vuelo.

La agrupación táctica centrada en el Hermes zarpó de La Ascensión el 18 de abril y llegó a la zona de exclusión total el 1º de mayo. La agrupación anfibia (y varios buques de refuerzo) estaba dispersada en una larga -



Esta fotografía representa el buque Canberra, requisado por el ministerio de Defensa británico, navegando por el Atlántico Sur junto a un petrolero de la Royal Fleet Auxiliary. Al igual que el Canberra, numerosos buques mercantes, fletados o requisados para el apoyo logístico de la fuerza operacional, fueron provistos de manera provisional de dispositivos para el aprovisionamiento en el mar, materiales de telecomunicaciones por satélites e instalaciones para la utilización de helicópteros.

hilera de naves que se extendía en realidad hasta Gran Bretaña. La decisión de no emplear el Hermes como buque de asalto anfibio sino como simple portaaeronaves, condujo a requisar el buque Canberra, que sirvió de LPH para transportar gran parte de la 3ª brigada de comandos. El Queen Elizabeth II-

fue utilizado asimismo para transportar la 5ª brigada de infantería.

Apoyo logístico.

El mantenimiento de una línea de aprovisionamiento de una longitud superior a 13.000 km. (lo que representa 21 días de navegación) planteó problemas logísticos considerables. Además de sus buques de guerra, la --fuerza operacional utilizó otras 54 naves (desplazamiento total, 673.000 tm.) pertenecientes a 33 compañías, fletadas o requisadas por la Marina (véase -el cuadro). Diecinueve de estos buques, designados STUFT (Shipping Taken -Up From Trade), fueron provistos en pocos días de plataformas para helicópteros; además, casi todos ellos fueron transformados de manera a poder-servir para misiones de aprovisionamiento en el mar. Transportaron en total a 9.000 hombres, más de 100.000 tm. de mercancías y 95 aparatos. Desde Devonport y Portsmouth, la Marina británica envió más de 30.000 tm. de víveres, municiones y diversos aprovisionamientos. La fuerza operacional -fue equipada en tres días para la guerra; posteriormente, la disponibilidad -de los principales aprovisionamientos fue superior al 80%. Los 16 petrole--ros fletados o requisados transportaron cada mes hacia la fuerza operacio--nal 180.000 m^3. de combustible, lo que representa un mínimo de 420.000 m^3. embarcados continuamente. El 14 de junio, la fuerza operacional compren--día 26 buques de guerra, 15 naves auxiliares, 42 mercantes, 52 aviones y -136 helicópteros, todos ellos en acción o patrullando por el mar.

Acciones navales.

Los buques de superficie argentinos y británicos jamás lucharon directamente unos contra otros durante el conflicto de la islas Malvinas. La primera acción importante en la que participaron fuerzas navales de superficie británicas tuvo lugar el 25 de abril: los helicópteros Wasp asigandos al patrullero antártico Endurance, que operaban junto con un Wessex procedente del destructor Antrim, causaron graves daños en el submarino Santa Fe-con misiles AS. 12 y cargas antisubmarinas. La tripulación del sumergible lo hizo encallar en el puerto de Grytviken (Georgia del Sur) y se rindió. El-dia siguiente, la guarnición argentina de la isla se rindió igualmente, des--pués de ser sometida a un bombardeo naval. Las misiones navales de apoyo de fuego desempeñaron un importante papel durante todo el conflicto; los ca

Lista de los buques británicos de superficie que participaron en las operaciones de las islas Malvinas (hastas finales de agosto de 1982)

Buques de guerra

Active (fragata Tipo 21)
Alacrity (fragata Tipo 21)
Amazon (fragata Tipo 21)
Ambuscade (fragata Tipo 21)
Andromeda (fragata de la clase *Leander*)
Antelope (fragata Tipo 21)
Antrim (destructor de la clase *County*)
Apollo (fragata de la clase *Leander*)
Ardent (fragata Tipo 21)
Arethusa (fragata de la clase *Leander*)
Argonaut (fragata de la clase *Leander*)
Ariadne (fragata de la clase *Leander*)
Arrow (fragata Tipo 21)
Avenger (fragata Tipo 21)
Bacchante (fragata de la clase *Leander*)
Battleaxe (fragata Tipo 22)
Birmingham (destructor Tipo 42)
Brazen (fragata Tipo 22)
Bristol (crucero Tipo 82)
Broadsword (fragata Tipo 22)
Brilliant (fragata Tipo 22)
Cardiff (destructor Tipo 42)
Coventry (destructor Tipo 42)
Danae (fragata de la clase *Leander*)
Diomede (fragata de la clase *Leander*)
Exeter (destructor Tipo 42)
Fearless (transporte de asalto LPD)
Glamorgan (destructor de la clase *County*)
Glasgow (destructor Tipo 42)
Hermes (portaaeronaves)
Intrepid (transporte de asalto LPD)
Invincible (portaaeronaves)
Illustrious (portaaeronaves)
Liverpool (destructor Tipo 42)
Minerva (fragata de la clase *Leander*)
Penelope (fragata de la clase *Leander*)
Plymouth (fragata Tipo 12)
Sheffield (destructor Tipo 42)
Southampton (destructor Tipo 42)
Yarmouth (fragata Tipo 12)
Varios submarinos

Buques auxiliares

Appleleaf (petrolero)
Bayleaf (petrolero)
Blue Rover (petrolero)
Brambleleaf (petrolero)
Endurance (patrullero antártico)
Engadine (portahelicópteros)
Fort Austin (buque de apoyo logístico)
Fort Grange (buque de apoyo logístico)
Goosander (buque auxiliar)
Olmeda (petrolero)
Olna (petrolero)
Olwen (petrolero)
Pearleaf (petrolero)
Plumleaf (petrolero)
Regent (buque de apoyo logístico)
Resource (buque de apoyo logístico)
Sir Bedivere (transporte de asalto)
Sir Galahad (transporte de asalto LST)
Sir Geraint (transporte de asalto LST)
Sir Lancelot (transporte de asalto LST)
Sir Percivale (transporte de asalto LST)
Sir Tristram (transporte de asalto LST)
Stromness (transporte de repuestos)
Tidepool (petrolero)
Tidespring (petrolero)
Typhoon (remolcador oceánico)

Otros buques de la Marina británica

Brecon (detectaminas)
Dumbarton Castle (patrullero)
OPV Hecate (buque hidrográfico)
Hecla (buque hidrográfico)
Herald (buque hidrográfico)
Hydra (buque hidrográfico)
Ledbury (detectaminas)
Leeds Castle (patrullero OPV Mk2)

Buques requisados o fletados por la Marina británica

Lista de buques pertenecientes a sociedades comerciales, requisados o fletados hasta el 8 de junio de 1982 para el apoyo a la fuerza operacional en el Atlántico Sur. *Nota:* no están incluidos los buques *Fawly, G.A. Walker, Finnanger, Ivy, Fern, Cortina, Luminetta, Orionman, Corona,* y *Vinga Polaris,* por haber sido fletados anteriormente por el ministerio de Defensa británico, no haber sido enviados al Atlántico Sur o haber sido devueltos a sus dueños.

Nombres	Requisado (R) o fletado (F)	Armador	Tipo	Desplazamiento bruto oficial (tm.)
Canberra	R	P&O	paquebote	44.807
Elk	R	P&O	buque de carga con rampa	5.463
British Tamar	F	BP	petrolero	15.642
British Esk	F	BP	petrolero	15.642
British Tay	F	BP	petrolero	15.650
British Test	F	BP	petrolero	15.653
British Dart	F	BP	petrolero	15.650
British Trent	F	BP	petrolero	15.649
British Wye	F	BP	petrolero	15.649
British Avon	F	BP	petrolero	15.540
Eburna	F	Shell	petrolero	19.763
Fort Toronto	F	Canadian Pacific	transporte de agua dulce	19.982
Uganda	R	P&O	paquebote	16.907
Salvageman	R	United Towing Co.	remolcador	1.598
Irishman	R	United Towing Co.	remolcador	686
Yorkshireman	R	United Towing Co.	remolcador	686
Northella	R	J. Marr Ltd.	buque de pesca	1.238
Farnella	R	J. Marr Ltd.	buque de pesca	1.207
Junella	R	J. Marr Ltd.	buque de pesca	1.615
Cordella	R	J. Marr Ltd.	buque de pesca	1.238
Stena Seaspread	R	Stena UK	buque de apoyo a instalaciones petrolíferas	6.061
Atlantic Conveyor	F	Cunard	buque de carga con rampa	14.946
Pict	R	Brit. United Trawlers	buque de pesca	1.478
Norland	R	P&O	buque de carga con rampa	12.988
Europic Ferry	R	Townsend Thoresen	buque de carga con rampa	4.190
Anco Charger	F	Ocean Transpt & Trading / P&O	petrolero	16.974
Lycaon	F	China Steam Navigation	buque de carga	11.804
Iris	R	British Telecom	cablero	3.873
Saxonia	F	Cunard	buque de carga	8.547
Alvega	F	Silver Line	petrolero	5.737
Baltic Ferry	R	Stena Cargo	buque de carga con rampa	6.455
Nordic Ferry	R	Stena Cargo	buque de carga con rampa	6.455
Wimpy Seahorse	R	Wimpy Marine	remolcador	1.599
Queen Elizabeth II	R	Cunard	paquebote	67.140
Atlantic Causeway	R	Cunard	portacontenedores	14.946
Balder London	F	Lloyds	petrolero	33.751
Scottish Eagle	F	Kingline	petrolero	14.946
St Edmund	R	Sealink	petrolero	8.987
Geest Port	F	Geestline	buque de carga	7.730
Contender Bezant	F	Sea Containers Ltd.	buque de carga	11.445
Tor Caledonia	R	Whitwill & Co. Ltd.	buque de carga con rampa	10.000
British Enterprise III	R	British United Enterprise	buque de apoyo	15.000
St Helena	F	Curnow Shipping	buque mixto	3.150
Rangatira	F	Union Steamship Co.	paquebote	9.387
Stena Inspector	F	Stena Co.	buque taller	9.000
Laertes	R	China Steam Nav. Co.	buque de carga	11.800
Astronomer	R	Charente Steamship Co.	buque de carga	27.867
Avalona Star	R	Blue Star	buque de carga	9.784

ñones Mk6 de 114,3mm. dispararon 4.000 proyectiles y los Mk8, de igual calibre, un número casi igual. Parece ser incluso que un avión argentino fue derribado por el fuego del cañón Mk8 de la fragata Tipo 21 Avenger.

El 2 de mayo, el crucero argentino General Belgrano fue atacado por el submarino nuclear Conqueror; éste lanzó dos torpedos Mk8, uno de los cuales alcanzó la parte de la estrave y el otro la parte central del crucero. El submarino estaba armado igualmente con torpedos del modelo más moderno Tigerfish Mk24, pero se cree que el comandante escogió el Mk8 por considerarlo más apropiado para atacar desde pequeña distancia un buque de superficie fuertemente acorazado. Marconi Space and Defence Systems, constructor del Tigerfish, ha desmentido los rumores de que al menos una munición de ese tipo hubiera sido disparada antes del Mk8 contra el General Belgrano y hubiera errado el blanco.

Según fuentes navales británicas de información, cuando el General Belgrano fue torpedeado, formaba parte de una agrupación naval de tres elementos principales, que se disponía a atacar el Hermes y el Invincible. El crucero, escoltado por los destructores Hipólito Bouchard y Piedra-Buena, constituía el elemento meridional de esa fuerza. En el centro se encontraban tres corbetas, armadas igualmente con misiles Exocet. El elemento septentrional de la agrupación comprendía el portaaviones Veinticinco de Mayo, así como los destructores Santísima Trinidad y Hércules. Debido al mal tiempo, que habría impedido el despegue de los aviones embarcados, los elementos central y septentrional regresaron a Argentina. El General Belgrano prosiguió su ruta hasta el momento de ser torpedeado, mientras se encontraba aún fuera de la zona de exclusión total, seis horas antes de la prevista para atacar a la fuerza operacional británica. El crucero dió de banda y se hundió poco tiempo después.

Después de este combate y hasta el final del conflicto, los grandes buques de guerra argentinos dejaron de alejarse de la costa sudamericana. Al menos tres submarinos nucleares de ataque (SSN) de la Marina británica patrullaron por el Atlántico Sur durante las hostilidades, al igual que el submarino clásico Onyx de la clase Oberon, que llevó a tierra a varios destacamentos de reconocimiento y comandos. Los SSN recorrieron más de 160.000 km. durante el conflicto, sin ninguna asistencia exterior. Uno de ellos llevó a cabo la misión de patrulla de mayor duración jamás encargada a un submarino de la Marina Británica, ya que se mantuvo en inmersión durante más de 90 días.

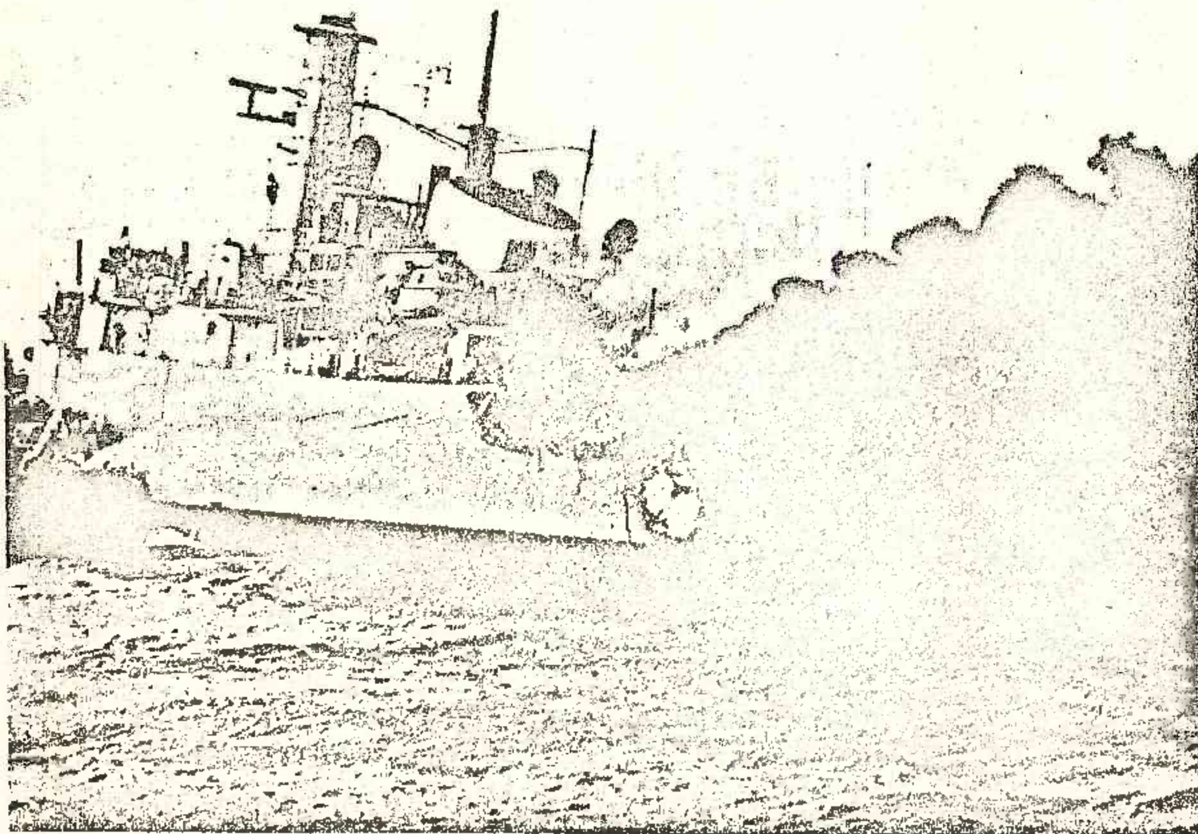
No se conocen detalles de las acciones llevadas a cabo por los otros tres submarinos clásicos de la Marina argentina. El ministerio de De

fensa cree que dos de ellos operaron contra la fuerza operacional británica, cuyas unidades siguieron diversas pistas falsas. El comandante de la fragata Arrow informó que el buque había sido atacado quizá con torpedos mientras estaba prestando ayuda a la tripulación del Sheffied, alcanzado pur un misil Exocet. Es posible también que hubieran sido lanzados torpedos contra el Hermes. Por otra parte, varios helicópteros y buques de superficie de la Marina británica lanzaron igualmente algunos torpedos, en particular el nuevo modelo Sting Ray puesto precipitadamente en servicio al principio del conflicto.

Bautismo de fuego del Sea Skua.

Aunque los grandes buques de guerra argentinos se alejaron de la zona de combate, algunas naves de pequeñas dimensiones y varios buques de aprovisionamiento siguieron operando dentro de la zona de exclusión total. Durante la noche del 2 de mayo, pocas horas después de ser torpedeado el General Belgrano, las tripulaciones de los helicópteros Lynx asignados a los destructores Tipo 42 Glasgow y Coventry recibieron la orden de buscar dos corbetas argentinas Tipo A69, porque se suponía que estaban operando en esa zona. Poco tiempo antes de tener que regresar a bordo, el Lynx del Coventry localizó lo que parecía ser un buque pesquero. Un Sea King, enviado desde el Invincible para identificarlo, fue atacado con fuego de cañón. El 3 de mayo a las 3 de la madrugada, el Lynx del Coventry despegó de nuevo para atacar el buque no identificado. El helicóptero lanzó una ráfaga de dos misiles Sea Skua, que alcanzaron su objetivo. Después del impacto del segundo de ellos, el buque, identificado posteriormente y que resultó ser el Comodoro Somellera, estalló produciendo un destello visible a 40 km. de distancia. Se cree que transportaba minas.

El Lynx asignado al Glasgow, retrasado por una avería de radio fue enviado en busca de supervivientes. Mientras que el aparato se encontraba a 100 km. de distancia del buque, con mar gruesa y en presencia de ráfagas de viento de hasta 45 nudos, su radar Seaspray, detectó un blanco situado a 24 km. Los tripulantes creyeron que se trataba del buque atacado anteriormente. Al acercarse a unos 8 o 10 km., oyeron un ruido que atribuyeron al desprendimiento de bloques de hielo de la cola del helicóptero. En realidad, se trataba de la explosión de granadas de 40mm. cerca del aparato. El Lynx se retiró precipitadamente hasta unos 15 km., descendió de 3.000 a 300 pies de altitud y lanzó dos misiles Sea Skua con un intervalo de 7 seg. Aunque ambos misiles estaban cubiertos de hielo antes del lanzamien



Fragata Tipo 21 incendiada a raíz de un ataque aéreo llevado a cabo mientras estaba anclada en la bahía de San Carlos.

to y fueron disparados desde una distancia equivalente al límite de su alcance, dieron en el blanco; éste era el Alférez Sobral, unidad de la misma clase que el Comodoro Somellera. La visibilidad era entonces algo mejor y la tripulación del Lynx pudo ver cómo los dos misiles alcanzaban el buque, destruyendo el puente y parte de las superestructuras. Murieron el capitán y siete tripulantes, pero el buque pudo regresar penosamente a la costa argentina.

El Exocet.

El 4 de mayo, un aparato Super Etendard de las fuerzas aeronavales argentinas lanzó un misil AM.39 Exocet contra el destructor Tipo 42 Sheffield. Aunque la carga explosiva del arma no estalló, los incendios

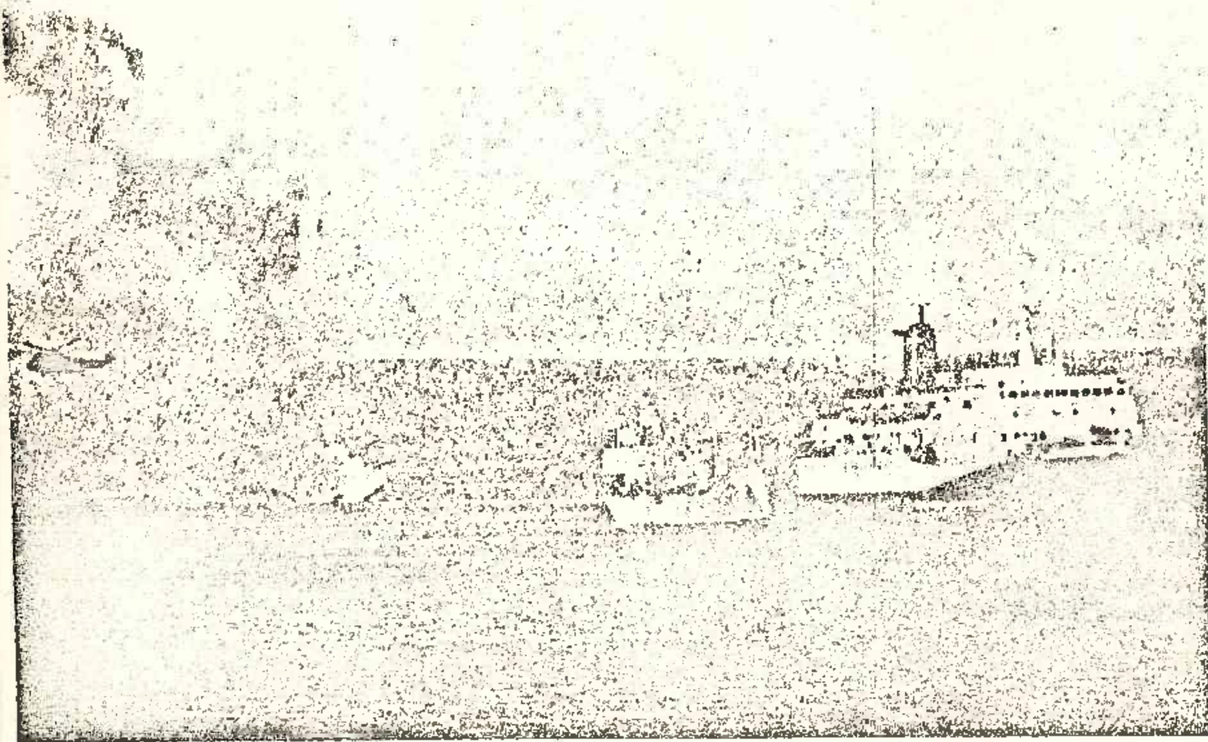
provocados en el buque causaron la muerte de 20 tripulantes y pusieron la - nave fuera de combate. El Sheffield se hundió al cabo de seis días, mientras estaba siendo remolcado.

El 9 de mayo, un Sea Harrier atacó el buque de pesca transformado Narval, utilizado por los argentinos para misiones de vigilancia. La nave fue capturada, pero se hundio el día siguiente. El 11 de mayo, un buque argentino no identificado - podría tratarse del transporte Isla de los Estados, de 2.600 tm., cargado de combustible y municiones - estalló, alcanzado por el fuego de la fragata Alacrity. El día siguiente, el Glasgow fue alcanzado por una bomba de avión, que no estalló; un Sea Harrier atacó y --- causó ciertos daños en el patrullero costero Z-28 Islas Malvinas, de 80 tm., dependiente de la Prefectura Naval argentina. Por último, el 16 de mayo, un Sea Harrier atacó en Fox Bay el buque de transporte de 5.000 tm. Bahía -- Buen Suceso y otro avión del mismo tipo disparó en Port King contra una nave desconocida, identificada posteriormente por el ministerio de Defensa -- británico; se trataba del Río Carcarania. Ambos buques fueron puestos fuera de combate.

Desembarcos en San Carlos.

El 21 de mayo, la agrupación anfibia estableció una cabeza de -- puente en San Carlos. Desde 1967, el ministerio de Defensa británico había dejado de considerar la posibilidad de hacer desembarcar fuerzas de la importancia de una brigada frente a una oposición organizada. Sin embargo, en San Carlos se trataba de poner en tierra a dos brigadas sin poseer la superioridad aérea. Las fuerzas aéreas argentinas concentraron sus ataques contra las unidades de escolta en lugar de hacerlo contra los buques de asalto - anfibio. El resultado fue que las fuerzas de desembarco sufrieron muy pocas pérdidas, contrariamente a los buques de escolta. El destructor Antrim y - las fragatas Ardent, Argonaut, Brilliant y Broadsword, fueron alcanzados - por bombas o cohetes. La fragata Tipo 21 Ardent se hundió y las otras naves sufrieron diversos daños. La Argonaut quedó inmovilizada y tuvo que -- ser remolcada hasta la bahía de San Carlos.

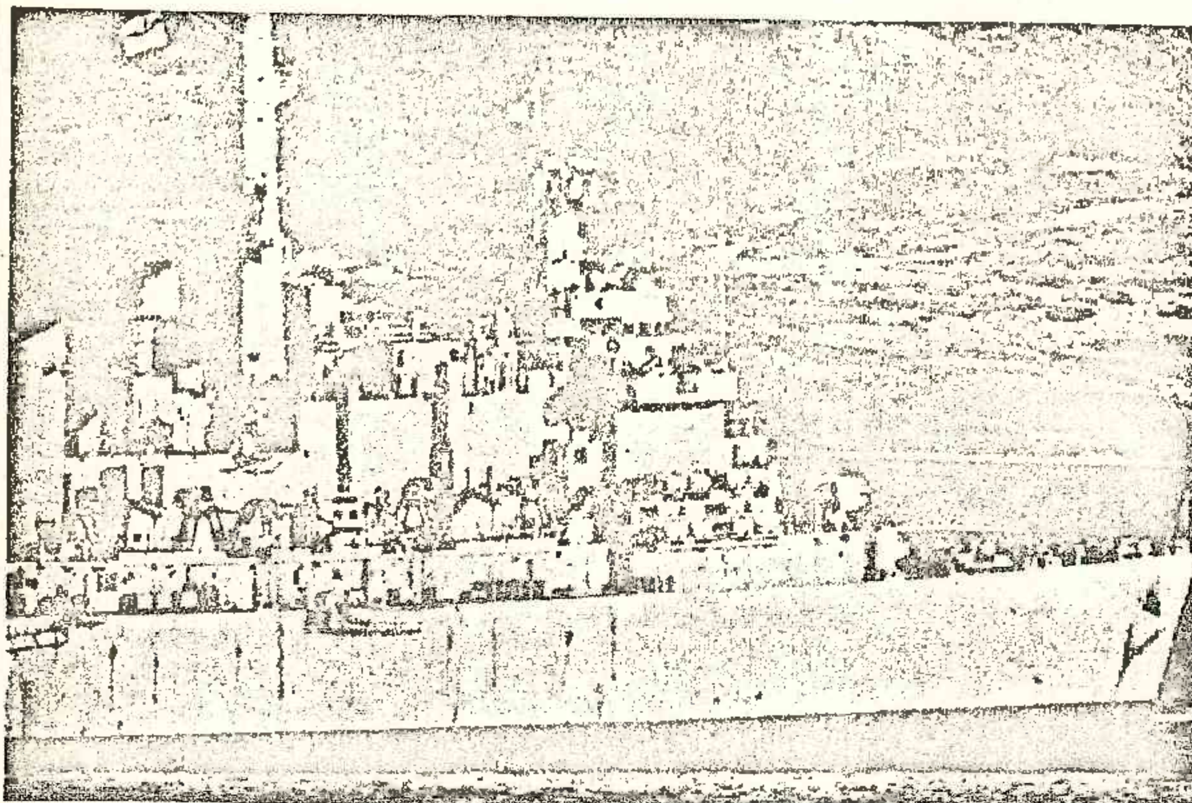
El 23 de mayo, una bomba alcanzó la fragata Tipo 21 Antelope - sin estallar. La explosión se produjo mientras un grupo de artificieros intentaban retirar la espoleta de la bomba, y la fragata se hundió. No obstante, - antes de hundirse la Antelope y la Ardent, los helicópteros Lynx asignados - a estos dos buques atacaron un mercante argentino de 13.000 tm., utilizado



Hundimiento del Ardent en la bahía de San Carlos. Cabe obser var que los numerosos buques anclados en ese lugar estaban si tuados muy cerca unos de otros.

para llevar aprovisionamientos a la guarnición de las islas Malvinas. La nave, atacada también por aparatos Sea Harrier, fue alcanzada pur un mi sil Sea Skua lanzado por el helicóptero de la Ardent, y luego por otros -- dos Sea Skua disparados por el Lynx de la Antelope, cuyos tripulantes in formaron que el objetivo daba de banda y se había incendiado. El mercante desapareció al cabo de poco tiempo. Por consiguiente, parece ser que los siete Sea Skua utilizados durante el combate dieron en el blanco. Por otra parte, se cree que el Lynx del buque Penelope obtuvo otro tiro certe ro contra un objetivo que resultó ser un buque alcanzado anteriormente y que navegaba a la deriva.

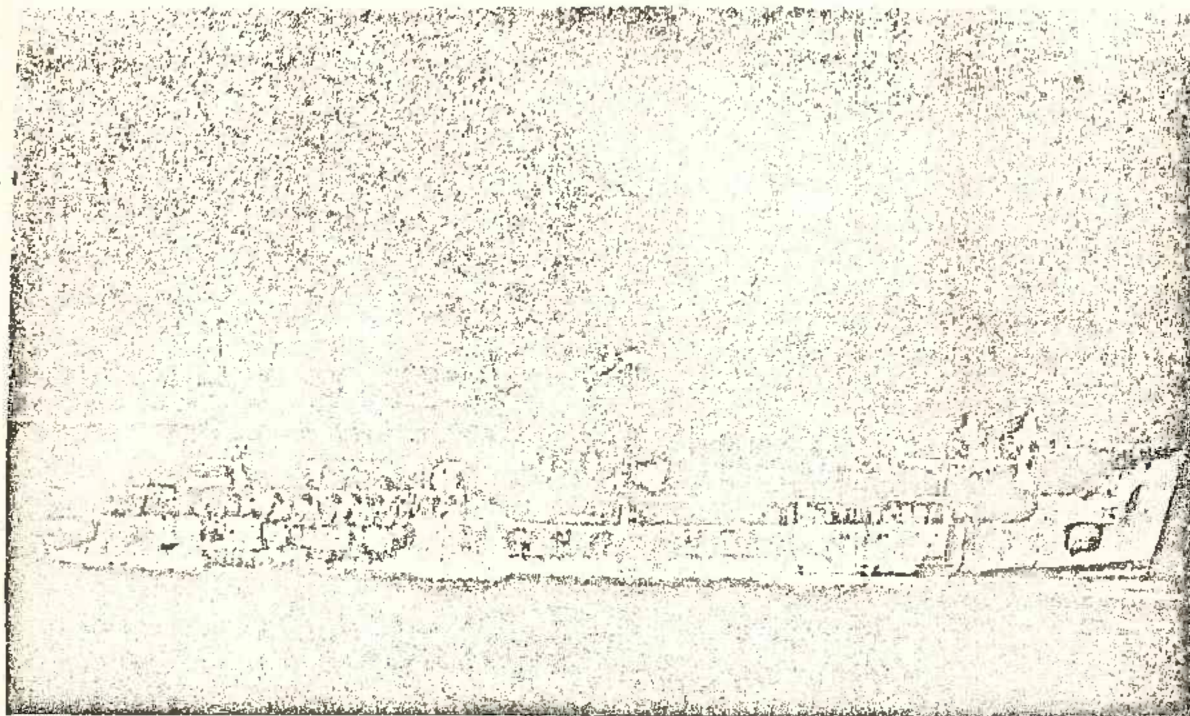
El 24 de mayo, los buques de transporte de asalto Sir Gala-- had y Sir Lancelot fueron alcanzados por bombas que no estallaron. Sin embargo, el día siguiente, la fuerza operacional sufrió un grave revés: el



El buque de asalto Fearless en la bahía de San Carlos. Entre los mástiles se distingue claramente la silueta de un Mirage- argentino, pese a su pintura de enmascaramiento.

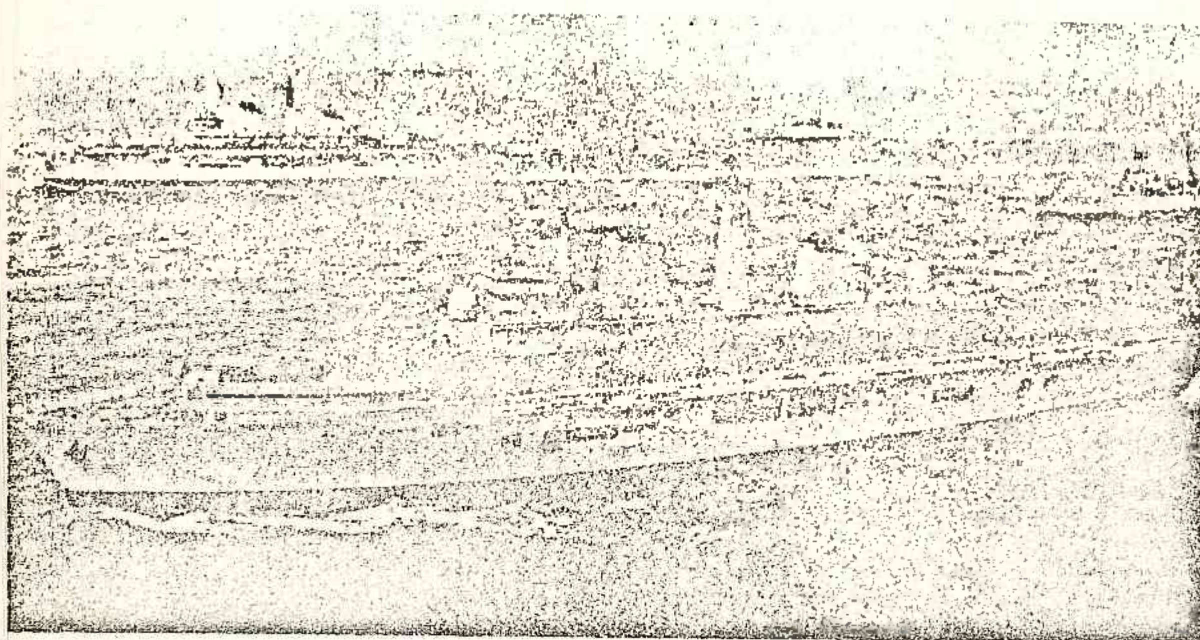
destructor Tipo 42 Coventry, atacado repetidas veces por aviones argentinos, fue alcanzado por varias bombas y se hundió, y el buque portacontenedores Atlantic Conveyor fue alcanzado al menos por un misil AM.39 -- Exocet lanzado por un Super Etendard. Según algunos miembros de la tripulación, el buque fue alcanzado también por otro misil, que penetró en - el boquete abierto por el primero. En este caso, la carga de uno de los - dos misiles no habría estallado. De todos modos, el Atlantic Conveyor se incendió y quedó totalmente destruido, hundiéndose al cabo de cuatro días. Se perdió gran cantidad de materiales, en particular los ocho helicópte-- ros Wessex de la 848ª escuadrilla, tres Chinook de los cuatro que transportaba, tiendas de campaña, máquinas destinadas a construir pistas de- aterrizaje, vehículos, aparatos de radio y marcadores lasèricos de objetivos.

La fragata Tipo 22 Broadsword sufrió también ciertos daños el 25 de mayo. El día 30, aparatos Skyhawk de la Aviación argentina y - Super Etendard de las fuerzas aeronavales atacaron la agrupación cen-- trada en el Invincible. Lanzaron al menos un misil AM.39 Exocet, pero-



El buque de asalto anfibio Sir Galahad, incendiado a raíz del-ataque llevado a cabo por varios aparatos A-4 de la Aviación-argentina, fue remolcado fuera de Bluff Cove antes de que se-hundiera.

los señuelos permitieron desviar su trayectoria. El mismo día, el petrolero British Wye fue bombardeado sin éxito por un C-130 argentino. El 8 de junio; la fuerza operacional británica sufrió las mayores pérdidas infligidas durante una sola operación: Los buques de transporte de asalto Sir -- Tristram y Sir Galahad, que estaban desembarcando tropas y materiales-en Bluff Cove, fueron atacados por aparatos A-4 de la Aviación argentina-Ambos resultaron alcanzados, al igual que la gragata Plymouth, y hubo -- mas de cincuenta muertos. Debido a la pérdida de la mayor parte de los - Chinook, transportados por el Atlantic Conveyor, el material tuvo que ser desembarcado en Bluff Cove con la balsa motora Mexelflote. Esta operación duró mucho tiempo, durante el cual las cuatro baterías disponibles de misiles superficie-aire Rapier tuvieron que defender los cuarteles generales de brigada, por lo que no pudieron ser utilizadas para proteger a las -



Reciente fotografía del Illustrious (fácilmente reconocible por sus sistemas Phalanx montados a estribor en la parte de proa y la de popa) en el momento de reemplazar el Invincible (visible en último término) a la cabeza de la agrupación operacional. La llegada del Illustrious a la zona de las islas Malvinas permitió al Invincible y al Bristol (situados exactamente detras de los dos portaaeronaves) regresar a Gran Bretaña después de haber pasado más de cinco meses en el mar.

fuerzas de desembarco.

El 12 de junio, el destructor Glamorgan fue alcanzado por un misil MM.38 Exocet lanzado por una batería costera instalada en un remolque. El buque estaba alejándose de la zona de combate, después de haber bombardeado a las fuerzas terrestres argentinas para apoyar la progresión del 45º Commando. El oficial encargado de la navegación descubrió el misil en aproximación e intentó presentar el buque por la parte de popa. Hubo trece muertos, pero el Glamorgan siguió siendo operacional.

Propulsión de los buques.

El conflicto de las islas Malvinas fue el primero en el que participaron numerosas unidades propulsadas por turbinas de gas de Rolls-Royce. Este fue el caso de quince grandes buques de guerra de la Marina británica, en particular el portaaeronaves Incincible; el constructor subraya que la eficacia de ese modo de propulsión quedó patente en aquella ocasión. Ningún motor tuvo que ser cambiado durante las hostilidades. Cuando se inició la operación Corporate, la mayor parte de los buques que debían participar en ella - se encontraban en puertos de la metrópoli. Las turbinas Olympus del Invincible iban a ser revisadas. Rolls-Royce prolongó inmediatamente 500 horas la vida útil de esas trubinas sin efectuar su revisión total, y estableció un proceso parcial de mantenimiento, de manera a poder proporcionar a cualquier- motor una vida útil potencial de 2.000 horas en menos de 35 días.

LA DISPUTA DE LAS ISLAS FALKLAND (MALVINAS)

DIMENSIONES INTERNACIONALES

Instituto Real de Asuntos Internacionales

10 St James's Square

LONDON SWLY 4LE

Primera publicación: ABRIL 1982

CONTENIDO

CONTRIBUYENTES

Harold BLAKEMORE, Secretario del Instituto de Estudios Latinoamericanos y Lector de Historia latinoamericana, Universidad de Londres

S. R. ELLIOT, Oficial de Información, Instituto Internacional de Estudios Estratégicos

James FAWCETT, hasta poco tiempo atrás fue Presidente de la Comisión Europea de Derechos Humanos y anteriormente fue Profesor de Derecho Internacional, King's College, Londres

Walter LITTLE, Conferencista de Política Latinoamericana, Universidad de Liverpool

Donald LOGAN, Director del Centro de GRAN BRETAÑA/EUROPA ORIENTAL

Peter LYON, Secretario del Instituto de Estudios del Commonwealth y Lector de Relaciones Internacionales, Universidad de Londres

Joan PEARCE, Jefe de Estudios Políticos, Instituto Real de Asuntos Internacionales

William WALLACE, Vice Director y Director de Estudios, Instituto Real de Asuntos Internacionales

George PHILIP, Conferencista de Política Latinoamericana, Facultad de Economía y Ciencias Políticas de Londres

David WATT, Director, Instituto Real de Asuntos Internacionales

Prefacio

La mayoría de lo que se ha escrito desde que la ARGENTINA invadió las Islas FALKLAND (MALVINAS) el 02ABR82 se ha concentrado en los hechos inmediatos, las islas mismas y las repercusiones políticas dentro de GRAN BRETAÑA. Esta colección de ensayos proporciona un análisis más profundo de algunos de los aspectos internacionales más amplios. Chatham House (casa editorial) agradece mucho a sus contribuyentes, quienes, a pesar de otros compromisos y el feriado de Pascua, produjeron el trabajo en corto plazo. Estamos en deuda con el Instituto de Estudios Políticos por poner a nuestra disposición las facilidades para el procesamiento de palabras. Agradecimiento especial para Pauline WICKHAM por preparar las contribuciones y a Louise ORROCK por encargarse de las emergencias.

J.P.

LAS NEGOCIACIONES DE LAS ISLAS FALKLAND (MALVINAS), 1965-82

Joan PEARCE

A principios de la década de 1960, el gobierno argentino decidió perseguir su demanda de soberanía sobre las Islas FALKLAND (MALVINAS) a través de las NACIONES UNIDAS. Esto condujo en DIC65 a la aprobación de la Resolución Nº 2065 de la UN, que invitaba a la ARGENTINA y al REINO UNIDO a proceder sin demora a las negociaciones recomendadas por el comité especial de descolonización de la UN, con miras a encontrar una solución pacífica al problema de las Islas FALKLAND (MALVINAS).

Durante los dos años siguientes se sostuvieron conversaciones preliminares con el fin de construir bases de negociación. Era evidente que la ARGENTINA no quería nada que no fuera la soberanía, mientras que el REINO UNIDO, invocando el principio de la autodeterminación, insistía en que no podría haber transferencia decisiva de soberanía sin el acuerdo de los isleños. Esta cuestión de la consulta se convirtió en el centro del debate. ARGENTINA rechazó el pedido de autodeterminación, afirmando que era secundario al principio de integridad territorial y dudando que fuera válido en este caso. Además, la aprobación de los isleños era innecesaria porque ARGENTINA actuaría de acuerdo con la estipulación de la Resolución Nº 2065 de que sus intereses serían tenidos en cuenta.

Si bien no se apartó de esta posición, ARGENTINA comenzó a darse cuenta de que tendría que crear las condiciones bajo las cuales los isleños querrían unirse a la REPUBLICA ARGENTINA, por ejemplo, mediante el restablecimiento de canales normales de comunicación. Las conversaciones realizadas en 1970 y 1971 dieron como resultado un acuerdo de comunicaciones que cubría el movimiento de personas, las comunicaciones marítimas y aéreas, los servicios postales y de telecomunicaciones, el desarrollo del comercio y la promoción de intercambios culturales. En 1974, ARGENTINA acordó suministrar petróleo a las islas a los precios del continente. ARGENTINA también tuvo una serie de gesto amistosos con los isleños, tales como la concesión de becas para los niños para estudiar en escuelas e institutos argentinos y atención médica en el continente.

Sobre el tema crucial de la soberanía, no obstante, ambas partes permanecieron firmemente atrincheradas. ARGENTINA persistió con firmeza en su determinación de establecer la soberanía y en su negativa de considerar los deseos de los isleños. El REINO UNIDO continuó insistiendo en que no transferiría la soberanía

sin el consentimiento de los isleños, quienes por su parte reconocían que se habían beneficiado con la cooperación de ARGENTINA pero mantenían inexorablemente su deseo de seguir siendo británicos.

ARGENTINA consideró que la cooperación era una forma de crear vínculos estrechos con las islas y sospechaba mucho de que la acción británica pudiera reforzar la economía de las islas y volverla más independiente. Cuando un equipo encabezado por Lord SECKLETON llegó a comienzos de 1976 para realizar un estudio de la economía, la reacción argentina fue hostil. También estuvo mal dirigida: mientras Lord SHACKLETON estaba navegando en el HMS ENDURANCE, se dispararon tiros por la popa del buque de investigación HMS SHACKLETON. Ambos países retiraron sus embajadores y no se reanudaron las conversaciones sobre las Islas FALKLAND (MALVINAS). El tema de la soberanía estaba fuera de los términos de referencia del equipo de Lord SHACKLETON, cuyo informe suponía una situación política invariable. No obstante, señalaba los beneficios a derivarse de la cooperación económica con ARGENTINA y daba a entender que la ausencia de un acuerdo sobre la soberanía 'podría inhibir el total desarrollo de las islas'.

En FEB77,en la Cámara de los Comunes, el Secretario de RR.EE., Anthony CROSLAND, aclaró que el REINO UNIDO no financiaría proyectos que el informe SHACKLETON había identificado como necesarios para el desarrolló económico de las Islas FALKLAND (MALVINAS). Tampoco habría inversión privada a menos que hubiera un acuerdo político. De aquí que la cooperación con ARGENTINA era esencial. Unos días más tarde el ministro Ted ROWLANDS visitó las Islas FALKLAND (MALVINAS) y ARGENTINA. El Reino Unido propuso nuevas conversaciones dirigidas a alcanzar un acuerdo sobre el desarrollo económico conjunto conducente a un arreglo político. ARGENTINA respondió que las tratativas sobre un acuerdo político debía proceder simultáneamente con las del desarrollo económico. Después de las conversaciones realizadas en DIC77, se establecieron dos grupos de trabajo; uno consideraría los temas políticos, incluida la soberanía, el otro consideraría la cooperación económica.

Se sostuvieron más conversaciones en los dos años siguientes, con magros resultados. Cuando el Viceministro de RR.EE. Nicholas RIDLEY visitó las Islas FALKLAND (MALVINAS) en NOV80, trató de persuadir a los isleños de que no era realista esperar que la situación existente continuara indefinidamente mientras les aseguraba que no se haría nada a sus espaldas. RIDLEY señaló que ARGENTINA se estaba volviendo impaciente por la falta de

progreso, que era virtualmente imposible que GRAN BRETAÑA defendiera las islas y que la cooperación con ARGENTINA sería necesaria para diversificar y reforzar la economía de las islas, particularmente para desarrollar la pesca e investigar la posibilidad de encontrar petróleo o gas. Dio a entender a los isleños que consideraran cuatro opciones: transferir la soberanía directamente; transferir la soberanía e inmediatamente arrendar las islas a ARGENTINA por un período de quizás 99 años en una base similar a la de HONG KONG; congelar los acuerdos políticos por 25 años, durante los cuales habría un fortalecimiento de los vínculos económicos con ARGENTINA que allanasen el camino para la negociación de un acuerdo político; o romper las negociones con ARGENTINA. Ridley advirtió que esto último conduciría probablemente a la confrontación con ARGENTINA. Con renuencia, los isleños eligieron buscar un congelamiento.

En FEB81, los representantes de ARGENTINA, el REINO UNDO y las Islas FALKLAND (MALVINAS) se reunieron en NEW YORK. ARGENTINA apeló directamente a los isleños, ofreciéndoles garantizar sus tradiciones e instituciones y convertir a las FALKLANDS(MALVINAS) en el territorio más consentido de la ARGENTINA si hubiera una transferencia de soberanía. Rechazó la propuesta de un congelamiento y dijo que no se podía esperar que continuaría demostrando buena voluntad ilimitada. En las conversaciones no se trató la idea del arrendamiento, pero probablemente ARGENTINA no la habría considerado, con seguridad no si la duración del arrendamiento hubiera sido de 99 años. ARGENTINA nunca se ha mostrado dispuesta a llegar a un arreglo por menos que no sea la transferencia de soberanía, si bien ha reconocido que sería necesario un período de transición.

La próxima ronda de conversaciones iba a realizarse en diciembre, pero debido al cambio de gobierno de ARGENTINA ésta se pospuso para principios de 1982. Una declaración conjunta emitida al final de estas conversaciones establecía que ellas habían sido 'cordiales y positivas' y que ambas partes estaban resueltas a encontrar una solución. Los dos gobiernos estaban preparando posiciones de negociación sobre una propuesta de procedimiento hecha por la ARGENTINA. Un tono diferente se asumió unos días más tarde en una declaración hecha por el Ministro de RR.EE. argentino. Establecía que a menos que se resolviera rápidamente el tema de las Islas FALKLAND (MALVINAS), el gobierno 'pondría fin a las negociaciones y se consideraría libre para elegir 'un procedimiento que se ajustara mejor a sus intereses'. Un mes más tarde las fuerzas argentinas invadieron las Islas FALKLAND (MALVINAS).

Si bien la invasión pudo haberse realizado precisamente cuando ocurrió porque el gobierno argentino necesitaba desviar la atención de los problemas económicos del país, fundamentalmente fue el resultado de la exasperación acumulada de ARGENTINA. Cualquiera sea la posición legal, ARGENTINA había entrado en negociaciones con el REINO UNIDO en la creencia de que al final obtendría la soberanía. Los intentos de las fuerzas argentinas de fraternizar con los isleños después de la invasión fue una demostración fútil de ARGENTINA de su disposición para atender los intereses de los isleños y edificar sobre la cooperación comenzada en el marco de las negociaciones.

El gobierno argentino probablemente no esperó la respuesta masiva que produjo la invasión. Puede haber supuesto que mientras las Islas FALKLAND (MALVINAS) eran de gran importancia para ARGENTINA, ellas constituían una prioridad mucho menor para el REINO UNIDO. Tal suposición habría sido alentada con el anuncio realizado en JUL81 de que el HMS ENDURANCE iba a ser retirado del patrullaje en el ATLANTICO SUR. ARGENTINA debería haber previsto la reacción del parlamento británico. En varias ocasiones previas, los representantes de las Islas FALKLAND (MALVINAS) habían demostrado que constituían un 'lobby' poderoso. En 1968 sus apelaciones inspiraron protestas clamorosas en el parlamento contra el gobierno, que fue acusado de consultar inadecuadamente a los isleños sobre las negociaciones con ARGENTINA. Cuando comenzaron las negociaciones en NEW YORK en 1977, más de 150 miembros del parlamento, incluidos conservadores derechistas, laboristas del grupo Tribune, liberales, nacionalistas y unionistas del Ulster, habían firmado una moción que instaba al gobierno a declarar inequívocamente que no se llevaría a las islas dependen de una potencia extranjera. A su regreso de las Islas FALKLAND (MALVINAS) en 1980, RIDLEY fue criticado enérgicamente por debilitar seriamente la posición del REINO UNIDO sobre la soberanía. Estos precedentes deberían haber dejado poca duda en cuanto a cómo respondería probablemente el gobierno inglés ante la invasión. Si los dirigentes de ARGENTINA hubieran conocido mejor las formas en que se puede ejercer presión política en el sistema parlamentario británico, no se hubieran embarcado en tal acción desesperada.

ASPECTOS LEGALES

por James FAWCETT

Las principales preguntas que se pueden formular, sobre qué papel tiene el derecho internacional en último término y el futuro de la crisis de las Islas FALKLAND (MALVINAS), son:

A. ¿Pertenecen las Islas FALKLAND (MALVINAS) y Dependencias al REINO UNIDO o ARGENTINA?

B. ¿Fue legítima la intervención argentina vigente?

C. ¿Cuáles son los límites legales de la reacción del REINO UNIDO a esa intervención?

D. ¿Tienen los habitantes de las Islas FALKLAND (MALVINAS) algunos derechos reconocidos internacionalmente en el asunto?

A. Las Islas FALKLAND (MALVINAS) y Dependencias deben ser separados por razones físicas y legales.

Las Islas FALKLAND (MALVINAS) se encuentran sobre la plataforma continental del continente sudamericano, pero las Depedencias no lo están, si bien las SHETLANDS DEL SUD, ubicadas frente a la Tierra de GRAHAM en el Norte de la península del continente antártico, se hallan en su plataforma continental. Además, las ORCADAS DEL SUD, las SHETLANDS DEL SUD y la TIERRA DE GRAHAM están situadas todas al Sud de los 60° S y por lo tanto están dentro del Artículo IV de la Convención de la ANTARTIDA (1959). Finalmente, por lo menos las SHETLANDS DEL SUD y la TIERRA DE GRAHAM se encuentran dentro del sector antártico de superposición de reclamos de ARGENTINA, CHILE y el REINO UNIDO.

Las Dependencias que se hallan al Sud de los 60°S están excluidas legalmente de la actual disputa por el Artículo IV (2) de la Convención Antártica (1959), de la que ARGENTINA y el REINO UNIDO son partes. Como lo ha establecido varias veces el REINO UNIDO, si bien la Convención dice expresamente que no involucra ninguna renunciación o disminución de los reclamos territoriales en el área antártica, definida al Sud de los 60°S,

> Ningún acto o actividad que tenga lugar mientras el Tratado actual esté en vigencia, constituirá una base para afirmar, apoyar o negar un reclamo de soberanía territorial en la ANTARTIDA o creará algún derecho de soberanía en la ANTARTIDA...

Entonces, la disputa actual está limitada por ley a las Islas FALKLAND (MALVINAS), GEORGIAS DEL SUD y SANDWICH DEL SUD [1], como lo estuvieron las negociaciones propuestas para realizarse en JUL77 entre ARGENTINA y el REINO UNIDO.

Al considerar la primera pregunta, es útil separar las áreas terrestres y el mar territorial, por un lado, y la plataforma continental y la zona económica exclusiva, por el otro. La determinación del título territorial, cuando es disputado, es un tema complejo de hecho y derecho. Quizás son esenciales una raíz de título, basada en la ley aplicable en el momento en que se dice que se ha establecido el título, y la ocupación efectiva de la tierra y el mar territorial y el espacio aéreo. Para GRAN BRETAÑA, la fecha crítica fue ENE1833, cuando ocupó las Islas FALKLAND (MALVINAS) y expulsó a la guarnición argentina. Ha realizado una ocupación efectiva desde entonces, habiendo establecido un sistema colonial de gobierno allí en 1842. El Capitán COOK declaró la anexión de las GEORGIAS DEL SUD a GRAN BRETAÑA en nombre de JORGE III, pero desde entonces la historia es escasa. En 1906, un arrendamiento de 500 acres por un período de 21 años fue concedido a una compañía argentina, y la renta se pagaba regularmente a la Administración de las Islas FALKLAND (MALVINAS) y aparentemente esto no fue puesto en duda por ARGENTINA. Los pocos habitantes incluyen a un número de personas de origen noruego. La policía, la aduana y el correo se establecieron en 1912. Poco parece conocerse sobre las islas SANDWICH DEL SUD que están deshabitadas.

Si bien el registro histórico, dada la distancia de las islas, es comprensiblemente inconexo e incompleto, las islas fueron tomadas por el REINO UNIDO - un acto no ilegal en la época - y permanecieron bajo un administración y control efectivos desde entonces. Aparte de algunos incidentes aislados - y en los tiempos recientes, protestas y reservas sobre soberanía - no ha habido presencia oficial de ARGENTINA en las islas, o conexión con ellas.

Se debería agregar que ARGENTINA refutó una propuesta del REINO UNIDO en 1948 respecto de que el título de las Islas FALKLAND (MALVINAS) y Dependencias sea remitido a la CORTE INTERNACIONAL DE JUSTICIA, decisión difícilmente consecuente con la creencia de que su título era demostrable. Además, aparte del reconocimiento internacional general de la soberanía del REINO UNIDO, organismos tales como la UNION POSTAL UNIVERSAL, responsable

de la regulación de los servicios postales, y la UNION INTERNACIONAL DE TELECOMUNICACIONES, responsable de la asignación de frecuencias de radio, han tratado a las Islas como dependencias del REINO UNIDO.

El derecho territorial a las Islas - la tierra, el mar territorial y el espacio aéreo - debe ser concedido al REINO UNIDO.

La plataforma continental suscita diferentes preguntas. Las Islas FALKLAND (MALVINAS) están ubicadas sobre la plataforma continental del continente sudamericano, las aguas que las rodean no exceden las profundidades de 200 m. (3) hasta la costa continental. ARGENTINA, a diferencia del REINO UNIDO, no es parte de la Convención de la Plataforma Continental, en vigor desde 1964, y no puede aceptar sus obligaciones y sus beneficios de reclamos. De todos modos, ARGENTINA y el REINO UNIDO tendrían que acordar la línea limítrofe a trazarse entre las plataformas continentales de ARGENTINA y las Islas FALKLAND (MALVINAS); esto y toda compartición de los recursos del fondo marino podrían ser entonces parte de un acuerdo negociado.

ARGENTINA también reclama un límite territorial marítimo de 200 millas, no estando sola en ésto. Todos los estados costeros de AMERICA DEL SUD, excepto COLOMBIA, VENEZUELA y GUYANA reclaman ese mar territorial. La zona de exclusión marítima, declarada por el REINO UNIDO alrededor de las Islas FALKLAND (MALVINAS) hasta una distancia de 200 millas y con efecto a partir del 12ABR82, se extendería entonces hasta 100 millas en el mar territorial reclamado por ARGENTINA. Esto se tratará más adelante.

B. Probablemente ARGENTINA diría que la intervención de la fuerza armada en las Islas FALKLAND(MALVINAS), y también, parece, en las GEORGIAS DEL SUD, fue una autoayuda necesaria para el ejercicio de sus derechos territoriales soberanos. Cualquiera sea el carácter de sus deredhos putativos, la acción fue, no obstante, un uso de la fuerza, prohibido por la Carta de la UN, Artículo 2 (4), por no estar de acuerdo con los fines de la Carta, en particular, la supresión de violaciones de la paz y el arreglo o acuerdo por medios pacíficos de las disputas que podrían conducir a tal violación. Además, ARGENTINA, como miembro de la UN, tiene la obligación específica, según la Carta, Artículo 2(3), de arreglar sus controversias internacionales por medios pacíficos.

El Consejo de Seguridad estableció en efecto que la intervención de ARGENTINA no era legítima, y exhortóaal retiro de sus fuerzas de las Islas.

C. Los límites legales a la reacción vigente (4) del REINO UNIDO a la intervención se apoya principalmente en el principio de autodefensa. El Artículo 51 de la Carta de la UN establece que:

> Ninguna disposición de esta Carta menoscabará el derecho inmanente de legítima defensa, individual..., en caso de ataque armado contra un miembro de las Naciones Unidas, hasta tanto el Consejo de Seguridad haya tomado las medidas necesarias para mantener la paz y la seguridad internacionales...

Es evidente que la intervención fue un ataque armado que, cualquiera sea el carácter de los derechos putativos de ARGENTINA, tal intervención fue contra el REINO UNIDO como autoridad reconocida en las Islas; y que el Consejo de Seguridad aún no ha tomado medidas necesarias para mantener la paz.

Entonces hay que preguntar si la operación naval y en particular la zona de exclusión martítima, es autodefensa legítima. Hay dos áreas distintas en esta zona: la de alta mar alrededor de las islas más allá de su mar territorial de 3 millas; y aquélla, ya descrita, en donde la zona se superpone con el mar territorial reclamado por ARGENTINA. La continua persecución hasta alta mar y la parada de barcos argentinos encontrados en el mar territorial de las Islas y sospechosos de haber violado la ley local, es un derecho reconocido en la Convención de Alta Mar en su artículo 23. Con respecto al área en donde la zona de exclusión martítima se superpone al mar territorial reclamado por ARGENTINA, hay dos alternativas: si se reconoce como mar territorial argentino, la zona de exclusión marítima no podría por ley extenderse hasta él. Si, no obstante, no es reconocido como tal, el área sigue siendo parte de alta mar, y se aplica lo que se dijo anteriormente. Hay dos razones para el no reconocimiento. Primero, toda extensión de los límites del mar territorial es necesariamente una intrusión en alta mar, y, para no menoscabar la libertad de navegación y pesca de todos los países en alta mar, dicha extensión debe ser razonable y no desproporcionada. Un límite de 200 millas, si bien adoptado por unos pocos países, es manifiestemente desproporcionado, económica y geográficamente, Segundo, la Conferencia de Derecho del Mar de la UN ha adoptado, por substancial mayoría de los estados costeros, 12 millas como el espacio máximo de mar territorial; si bien esta disposición aún no forma parte del Tratado, constituye un principio internacional de aceptación general.

La legitimidad de las operaciones navales particulares en el área deben depender naturalmente de su carácter.

D. Los habitantes de las Islas FALKLAND (MALVINAS) podrían ser descriptos como un pueblo con derecho a la autodeterminación(5). Al acordar la independencia o condición futura de sus territorios dependientes restantes, el REINO UNIDO le ha dado a esto alta prioridad. La Resolución 1541-XV de la Asamblea General, adoptada el día siguiente como 1514-XV, estableció que el derecho debe ser gozado por el pueblo de un estado que se vuelva independiente, o se asocie libremente con otro país, o se integre a otro país, siempre que el pueblo haga la elección libre y públicamente.

Una declaración ministerial en la Cámara de los Comunes en 1980, decía:

La política oficial con respecto a la independencia de los restantes territorios de los cuales el gobierno es responsable, es respetar los deseos de los habitantes locales de la manera expresada por sus dirigentes elegidos.

Notas

(1) Se las denominarán Islas, salvo cuando sea necesario especificarlas.

(2) El límite de los mares territoriales de las Islas son las 3 millas tradicionales.

(3) La Convención de la Plataforma Continental hace que esta profundidad sea el límite inicial de la plataforma continental de un estado costero.

(4) Las medidas económicas - la restricción de importaciones y exportación de productos, 'congelamiento de valores' y restricciones o prohibiciones de cambio - elevan dudas de las obligaciones del REINO UNIDO según el Acuerdo del FMI y el GATT, que necesitarían un estudio más amplio.

(5) La Resolución GA 1514-XV (12.12.1960), el Convenio de Derechos Civiles y Políticos, Artículo 1(1), y el Convenio de Derechos Económicos, Sociales y Culturales, Artículo 1(1), ambos en vigor en 1976, establecen todos que: "Todos los pueblos tienen el derechos a la autodeterminación".

RECURSOS DE LAS ISLAS FALKLAND (MALVINAS), SUS DEPENDENCIAS Y ANTARTIDA

por Sir Donald LOGAN

La lana, el pesacado y los hidrocarburos son los recursos que ofrecen las mejores perspectivas de explotación en y alrededor de las Islas FALKLAND (MALVINAS) y sus Dependencias. La jurisdicción sobre las mismas descansaría normalmente en el ejercicic de la soberanía por parte del Estado sobre las Islas. Además de su reclamo de las Islas FALKLAND (MALVINAS) y Dependencias, ARGENTINA hace un reclamo separado de parte de la ANTARTIDA, disputada por CHILE y el REINO UNIDO. Muchas partes del Tratado Antártico no reconocen los reclamos de otras naciones, y se dice que el Tratado ha 'congelado' los reclamos territoriales en la ANTARTIDA. Estos se basan entre otras cosas en las actividades de exploración y científicas realizadas allí en el pasado y de esa manera son independiente de la soberanía de la Islas FALKLAND(MALVINAS) y sus Dependencias.

Un amplio estudio de los recuros de las Islas FALKLAND (MALVINAS) y sud Dependencias (GEORGIAS DEL SUD Y SANDWICH DEL SUD) fue hecho en 1976 por un equipo encabezado por LORD SHACKLETON. Si bien se descubrió que la agricultura era la actividad dominante de la economía de las Islas, ella no está bien favorecida: las Islas se encuentran en el límite frío de la zona de temperatura Sud, hay áreas montañosas considerables de poca importancia agrícola, y en las áreas bajaas los suelos son generalmente pobres.

La lana es la única exportación importante. Durante la década 1965-1975, la esquila total de lana siguió siendo de alrededor de dos millones de kilogramos. Hay poco campo para aumentar la superficie disponible para la cría de ovejas. La lana esquilada se recoge de las granjas mediante un buque de carga costero y luego es llevada al REINO UNIDO en tres viajes por un barco fletado británico. La lana es considerada de calidad especial, pero no es adecuada para los métodos comunes de evaluación de la calidad de la fibra. Se han exportado pequeñas cantidades de pieles secas y ahumadas. Diversos planes para exportar carne ovina resultaron económicamente insatisfactorios debido a las dificultades de transporte, el aprovisionamiento inadecuado y la calidad que no llegó a satisfacer. El estudio recomendaba qque debido a su importancia avasallante para la economía, la agricultura tendría que tener primera pricridad en el desarrollo. Los minerales de la tierra no son prometedores, si bien hay alguna posibilidad de que existan depósitos de hidrocarburos en la FALKLAND (MALVINA) Oriental. No obstante, el área

entre ARGENTINA y las Islas FALKLAND (MALVINA) se encuentra en la cuenca de las MALVINAS, ofreciendo perspectivas más prometedoras para el descrubrimiento de hidrocarburos, ya que se piensa que es una extensión de la Cuenca de MAGALLANES, de la cual tanto CHILE como ARGENTINA producen petróleo y gas natural. Las perspectivas pueden ser mejores para el gas que para el petróleo, como lo ha sido en la Cuenca de MAGALLANES, y no parece probable la existencia de un gran mercado interno para el gas. Las profundidades del agua varían de los 150 a 200 m., casi igual que en el Norte del MAR DEL NORTE; hacia el Sud aumentan de 300 a 400 m.

El reclamo de soberanía de ARGENTINA sobre las Islas FALKLAND (MALVINAS) y Dependencias lleva con él un reclamo de jurisdicción sobre la plataforma continental. Probablemente esto alejaría a toda compañía petrolera de embarcarse en alguna inversión substancial en la explotación de minerales en el mar sin firmes garantías de que actividad fuera aceptable no sólo para el gobierno de las Islas FALKLAND (MALVINAS) sino también para el de ARGENTINA. Riesgos políticos apartes, la logística de un ejercicio que evitara a ARGENTINA probablemente la haría económicamente no atractiva.

El informe de LORD SHACKLETON señaló que un programa de desarrollo unilateral de los recursos del gas y el petróleo exigiría un compromiso substancial de defensa en un momento en que la industria petrolera estaba sosteniendo que la cobertura de defensa para las operaciones petroleras en el Mar DEL NORTE era inadecuada.

El informe recomendaba la realización de un estudio pesquero exploratorio de las aguas costeras y cercanas a la costa por poarte de la WHITE FISH AUTHORITY. Fue terminado en 1979 y distinguió dos zonas: una,alrededor de las Islas FALKLAND (MALVINAS) y el Banco BIRDWOOD, que se encuentra al Norte de la CONVERGENCIA ANTARTICA (cinturón circumpolar en donde las aguas frías del Atlántico se hunden debajo dellas aguas más cálidad del Norte) - en esta zona la fauna es la del Atlántico Sud y la Plataforma Patagónica; la otra, al Sud de la CONVERGENCIA, incluidas las islas de GEORGIA DEL SUD y SANDWICH DEL SUD, cuya fauna es la de la ANTARTIDA.

La AUTHORITY descubrió que se sabe poco sobre los recursos pesqueros del cinturón de 3 millas que el gobierno de las Islas FALKLAND (MALVINAS) considera como sus aguas territoriales, si bien se identificaron algunas especies importantes de crustáceos, que podrían tener un potencial de exportación de alto valor.

Otras especies tales como el arenque Falkland podría proporcionar una fuente de alimentos para consumo local, aunque las exigencias de las Islas serían pequeñas y toda desarrollo de una pesca local tendría que ser orientado a la exportación.

En la zona de 200 millas alrededor de las Islas FALKLAND (MALVINAS) las especies principales son la merluza patagónica y el fice del Sud. En los últimos 12 años flotas de la URSS., EUROPA ORIENTAL, JAPON, ALEMANIA OCCIDENTAL y ESPAÑA han estado pescando la merluza intensamente. ARGENTINA se ha dedicado a la pesca a través de empresas conjuntas con ALEMANIA y JAPON. Hay algunos pruebas que dan a entender que se ha pescado cerca o en exceso de la producción sostenible máxima. En contraste, el fice del Sud probablemente no haya sido explotado mucho por falta de interés. Es más grande que las especies del Atlántico Norte y es adecuado para la producción de fillets o pescado molido y, debido a las grandes concentraciones, podría proporcionar una base para el desarrollo de la pesca.

Al Sud de la CONVERGENCIA, los barcos rusos y polacos pescan en la plataforma de las GEORGIAS DEL SUD, en donde las existencias se pueden haber agotado en gran medida. Las especies principales son el 'ice fish' y un pez denominado incorrectamente el bacalao antártico. El lento crecimiento hasta la madurez sexual evita la recuperación rápida de las existencias, pero la AUTHORITY pensó que si se podían encontrar concentraciones suficientes, ambas especies tendrían un potencial considerable en el mercado del REINO UNIDO.

En la década pasada hubo un interés considerable en las enormes existencias de krill, especie de camarón distribuido alrededor del Polo, al Sud de la CONVERGENCIA. Barcos de varias naciones están extrayendo este recurso, aunque probablemente en cantidades que son muy pequeñas comparadas con su dimensión estimada. Se han encontrado importantes concentraciones alrededor de las GEORGIAS DEL SUD, aunque pareció no haber en 1978. Un papel importante del trabajo científico que están realizando el REINO UNIDO y otros países en la ANTARTIDA está dirigido a investigar posibilidades de que el krill podría proporcionar una contribución valiosa para el abastecimiento alimenticio del mundo sin poner en peligro la ecología marina antártica. Se están desarrollando métodos de procesamiento, por ejemplo en ALEMANIA y CHILE. Si la explotación resultara posible, los barcos de pesca necesitarían facilidades en la región, así como en el pasado la industria ballenera estableció estaciones en las GEORGIAS DEL SUD y utilizó puertos en la Península Antártica. Los barcos rusos y polacos usaban Port STANLEY (PUERTO ARGENTINO) en el momento de la invasión argentina.

El área al Sud de los 60°S está cubierta por el Tratado Antártico de 1959, que fue el resultado directo del Año Geofísico Internacional 1957-8. Para ese entonces siete estados habían hecho reclamos territoriales en la ANTARTIDA en la forma de sectores cónicos que convergen en el Polo. Los reclamos de cinco estados - NORUEGA, AUSTRALIA, FRANCIA, NUEVA ZELANDIA y el REINO UNIDO - son aceptados mutuamente, pero los de CHILE y ARGENTINA están en conflicto entre sí y con el REINO UNIDO. Otros estados interesados en la ANTARTIDA, especialmente EE.UU. y la URSS., no han presentado reclamos y no reconocen los de otras naciones.

El Tratado fue firmado por 12 naciones participantes del Año Geofísico: es decir, los siete reclamantes, junto con la URSS, EE.UU BELGICA, JAPON y SUDAFRICA. Se decretó que la ANTARTIDA sería utilizada con fines pacíficos solamente, se prohibieron las explosiones nucleares y el depósito de desperdicios nucleares, y se estableció un régimen de libre investigación científica y el intercambio de resultados.

El eje político del Tratado es el artículo referido a soberanía. Establece que ninguna disposición del Tratado, o ninguna actividad que ocurra mientras esté en vigencia, perjudicará la posición de toda nación signataria en lo referente a soberanía. Comúnmente si dice que este artículo 'congeló' los reclamos territoriales antárticos.

Todo miembro de la UN se puede convertir en parte del Tratado: 13 estados (BRASIL, BULGARIA, CHECOSLOVAQUIA, DINAMARCA, la REPUBLICA FEDERAL DE ALEMANIA, la REPUBLICA DEMOCRATICA DE ALEMANIA, ITALIA, HOLANDA, PAPUA NUEVA GUINEA, PERU, POLONIA, RUMANIA y URUGUAY) lo han hecho desde que fuera firmado. El status consultivo (toman decisiones) según el Tratado está limitado a los signatarios original, además de los estados que realizan una substancial investigación antártica; POLONIA se convirtió en miembro consultivo en 1977 y la RFA en 1981.

Las partes del Tratado redonocen que sus fines deben asegurados 'para siempre'. Puede ser modificado o enmendado en cualquier momento por acuerdo unánime de los miembros consultivos, y a partir de 1991, cualquiera de éstos puede llamar a una conferencia a todas las partes contratantes para revisar las operaciones del Tratado.

El marco del Tratado ha formado la base para que medidas acordadas protejan la fauna y la flora antárticas y para que una convención internacional controle la caza de focas. Obedeciendo la exhortación hecha en el Tratado tendiente a la conservación de los recursos vivientes antárticos, las partes consultivas

además de la RFA y la RDA, concluyeron en 1981 la Convención sobre Recursos Marinos Vivientes Antárticos para control la pesca dentro de la Convergencia Antártica. Este es más amplio que el área cubierta por el Tratado Antártico e incluye las aguas alrededor de las GEORGIAS DEL SUD y las SANDWICH DEL SUD, aunque no las que están alrededor de las mismas Islas FALKLAND (MALVINAS).

En ningún lado, el Tratado menciona específicamente los recursos minerales, pero luego de la conclusión de la Convención de Recursos Vivientes, las partes consultivos pueden comenzar a tratar pronto el régimen de minerales antárticos. Se espera que el soberanía sea un tema central en estas negociaciones.

La explotación mineral en la ANTARTIDA está obstaculizado por la obvia desventaja de que la mayoría de las rocas son inaccesibles, habiendo permanecido enterrada bajo miles o cientos de metros de hielo en movimiento. Sólo unas 54.000 millas cuadradas, apenas un 1% del continente antártico, está más o menos libre de hielo. El continente antártico tiene una afinidad con AUSTRALIA, INDIA, AFRICA y AMERICA DEL SUD, habiéndose originado todas en un único supercontinente, GONDWANA. Hasta el momente, no obstante, poco de la investigación geológica en la ANTARTIDA ha estado dirigida específicamente a identificar y evaluar los recursos minerales y el conocimiento disponible ha sido un subproducto de la investigación científica. Sin mayor investigación específica es imposible proporcionar un cálculo bien fundamentado de los recursos minerales del continente. La exploración in situ hasta la fecha ha ubicado sólo dos acumulaciones minerales suficientemente grandes como para ser consideradas depósitos: hierro en las montañas de Prince Charles y yacimientos de carbón en las montañas transantárticas. Ninguna es lo suficientamente accesible como para que tenga uso económico. No se ha encontrado ningún depósito que valga la pena ser extraído económicamente en la ANTARTIDA; la explotación presentaría enormes problemas logísticos, ya que el continente no ofrece ningún sistema de apoyo para la vida humana y se encuentra a 1.000 y 2.500 km. de la tierra habitada más cercana.

Los depósitos submarinos de petróleo constituyen un tema más probable de exploración mineral en la ANTARTIDA que los minerales en tierra si continúa subiendo el precio real de la energía, y si la tecnología continúa progresando como para permitir la perforación en aguas profundas infestadas de icebergs. Las cuencas de los Mares de ROSS y WEDDELL y las márgenes continentales de los Mares de AMUNDSEN y BELLINGSHAUSEN son considerados como las mejores áreas de exploración, pero la investigación

geofísica en éstos y otros mares de la ANTARTIDA aún no ha ido más allá de la etapa del estudio regional.

Se encontró gas metano y rastros de etano en la perforación exploratoria con fines de investigación en el Mar de ROSS en 1972, aun cuando los lugares fueron elegidos para evitar las estructuras que con mayor probabilidad tenían petróleo. Tal existencia de gas en sí misma no establece nada, y actualmente no hay datos que permitan calcular las reservas potenciales antárticas de petróleo o gas.

La tecnología disponible para la perforación de exploración y producción en el mar ha estado avanzando rápidamente y no sería prudente afirmar que nunca será posible una operación particular. La plataforma continental antártica es extrañamente profunda - 800 m. en el borde del Mar de ROSS. Los equipos de perforación tendrán esta capacidad antes de 1990. Aunque la mayor profundidad eliminaría el riesgo de que las instalaciones marinas fueran barridas por los icebergs con una corriente de 300-400 m., los icebergs continúan constituyendo una amenaza. Los más pequeños podrían ser remolcados con barcos de perforación. La frecuencia de tales riesgos en la ANTARTIDA podría presentar un freno a la perforación exploratoria y aún más a las fuentes de producción. Sería crucial también evitar la contaminación del ambiente antártico puro: dos requerimientos vitales serían desconectar sin que haya escape de petróleo y evitar las explosiones.

En donde hay plataformas de hielo flotante y icebergs muy frecuentes, las dificultades son más grandes. La perforación del fondo marino a través de las plataformas de hielo tendría que permitir un movimiento lateral de uno a seis metros diarios.

Los problemas que quedan pueden ser resueltos si las ganancias compensan los costos logísticos muy altos provocados por las grandes distancias a las instalaciones de apoyo, distancias que son substancialmente mayores que, digamos en el ARTICO. Como en tierra, los altos costos operativos en la ANTARTIDA significarán que sólo los yacimientos petrolíferos muy grandes serán considerados para el desarrollo. Los costos de transporte más altos demorarán probablemente la explotación de los yacimientos de gas por unos años después de cualquier explotación de petróleo.

MEDIDAS ECONOMICAS

Joan Pearce

Después de la invasión de las islas Falkland, el Reino Unido tomó varias medidas económicas en contra de Argentina: interrumpió las exportaciones de los productos militares; prohibió todas las importaciones; retiró la cobertura de seguros del nuevo crédito de exportación; impuso un congelamiento de los bienes financieros argentinos; e interrumpió una gran cantidad de transacciones bancarias. Luego, los otros estados miembros de la CEE también prohibieron las exportaciones de armas y todas las importaciones, pero estuvieron en contra de tomar medidas con respecto al crédito de exportación o los bienes financieros. Además, Australia, Nueva Zelandia, Canadá y Hongkong suspendieron todas sus importaciones; Nueva Zelandia también cortó las exportaciones y Canadá retuvo el crédito de exportación.

El comercio del Reino Unido con la Argentina es pequeño. En 1980 las exportaciones fueron de un valor de 172.8 m de libras y las importaciones de 114.3 m de libras, en ambos casos menos del 0,5 por ciento del total, de manera que Argentina estaba en el 42avo. lugar entre los socios comerciales del Reino Unido. Como tampoco este comercio es de mayor importancia para Argentina, representando un promedio en 1977-80 de 2,9 por ciento de las exportaciones y un 3,8 por ciento de las importaciones. El valor registrado de la inversión británica en Argentina a fines de 1980 fue de 200 m de libras, que fue el total de casi el 8 por ciento de la inversión exterior total.

Casi el 60 por ciento de las exportaciones del RU a la Argentina se ha vendido con crédito asegurado por el Departamento de Garantía de Créditos de Exportación. El crédito reflejó la composición de las exportaciones: principalmente de mediano plazo para maquinaria y equipamiento y pequeñas cantidades de corto plazo para los productos de consumo y de largo plazo para los grandes bienes de capital. El DGCE trata al crédito de corto plazo y a los ítems pequeños de mediano plazo como negocio comercial; el resto de mediano plazo y de largo plazo es negocio de "interés nacional", que significa que es inaceptable bajo un criterio de seguro comercial pero se toma por razones tales como los intereses comerciales a largo plazo, la creación de empleos o los objetivos de política exterior. Además, el gobierno subsidia la tasa de interés del crédito de más de dos años, de los cuales todos son negocios de interés nacional, de manera que Argentina paga el 10,5 por ciento en lugar de la tasa más alta de mercado. La cobertura del nuevo negocio de

de interés nacional fue retirada por razones políticas, pero el DGCE probablemente retiraría la cobertura de todos los créditos en todo caso debido a los grandes riesgos que implica el comercio con Argentina en las actuales circunstancias. Cuando los otros miembros de la CEE consideraron el retiro del crédito de exportación, decidieron no tomar medidas formales, observando que el alto riesgo impediría efectivamente que las instituciones financieras extiendan nuevos créditos.

Las medidas dispuestas por el Ministerio de Hacienda para congelar los fondos financieros argentinos también impidió que todos los bancos con sede en el Reino Unido, incluyendo tanto a los bancos registrados en el Reino Unido como los bancos extranjeros, que concedan nuevos préstamos a la Argentina. Los préstamos a la Argentina por los bancos con sede en el Reino Unido sumaban $5.841 a fines de diciembre de 1981. Al aplicar las medidas, el Banco de Inglaterra mostró cierta flexibilidad. Aunque las partes no retiradas de los créditos existentes, que sumaban cerca de $500 m, fueron incluídas en el congelamiento, los préstamos que habían sido negociados por un plazo de varios años, que comprendían una serie de créditos a corto plazo, se les permitió seguir procediendo. Los préstamos en libras esterlinas fueron prohibidos claramente, pero estos no son de gran importancia para el pedido de préstamos de Argentina, sumando unos $205 m del total de $2.974 (incluyendo las partes sin retirar) que los bancos registrados en el Reino Unido y sus filiales en el exterior habían prestado a Argentina a fines de junio de 1981. Ningún tipo de negocio en libras esterlinas podría ser transferido en teoría, a una filial en el exterior, aunque el Banco desalentó firmemente esto. No obstante, era susceptible para el negocio ser transferido a las filiales en el exterior a terceros, y en ciertos casos, desde bancos extranjeros en el Reino Unido a sus bancos centrales o sus filiales en otros países.

Los fondos argentinos retenidos en Londres a fines de diciembre de 1981 eran de $1.439, casi un cuarto del total de las reservas de Argentina. Para proteger las reservas aún a su disposición, Argentina introdujo una medida limitando el uso de divisas extranjeras para pagar las importaciones y para la deuda de servicio. También bloqueó las transferencias a bancos del Reino Unido y abrió una cuenta en Nueva York para depositar los pagos de préstamos a los bancos del Reino Unido.

El problema más inmediato presentado por el congelamiento de los fondos fue la posición de los bancos del Reino Unido que actúan como agentes de los préstamos sindicados. La mayor parte de la deuda de Argentina fue contraída con di-

chos préstamos, en los cuales una cantidad de bancos participan y uno actúa como agente, recibiendo los repagos de capital y pagos de intereses del prestatario y distribuyéndolos a los otros bancos. Según las medidas del Ministerio de Hacienda, los bancos del Reino Unido podrán distribuir los pagos a los otros bancos siempre que se reciban los fondos necesarios desde el exterior del Reino Unido. Los bancos extranjeros pueden evitar problemas transfiriendo la agencia al exterior. Una complicación más es que Argentina indicó que retendrá las partes de los pagos de préstamos sindicados que se deben a los bancos del Reino Unido. No se sabe si esto ocurrirá pero dicha acción arriesgaría una declaración de falta de pagos. En todo caso, los bancos extranjeros probablemente presionarían a la Argentina para que no proceda así, debido a que los dos principios fundamentales de los bancos internacionales son que se debe hacer el pago de intereses inmediatamente y que los prestamistas deben ser tratados por igual.

En los últimos dos o tres años hubo tres situaciones en que los gobiernos utilizaron medidas económicas para conseguir objetivos políticos. Aunque hay muchas diferencias entre los casos de Irán, Afghanistán y Polonia y entre todos ellos con Argentina, las autoridades del Reino Unido han tratado claramente de aplicar las experiencias anteriores. El Reino Unido no era tan proclive a aplicar las sanciones económicas como otros países y la última ocasión en la cual las inició fue en 1965 por Rodesia, otro problema colonial.

En el caso de Argentina, el Reino Unido no bloqueó las exportaciones de todo tipo sino las de material militar. Esto se debió en parte a que se esperaba que Argentina impusiese una prohibición de importar y también al hecho de que los retiros del crédito de exportación y otras financiaciones ayudarían a cortar las exportaciones. No obstante, esto reflejó principalmente las dudas sobre la practicidad y eficacia de los controles de exportación. Es comparativamente más fácil para un país impedir que ciertas mercaderías salgan de sus puertos que asegurarse de que las mercaderías que parten no lleguen a un destino en particular. Además, excepto en los raros casos de que un país importador que necesita desesperadamente las importaciones, o un país exportador que sea el único abastecedor de un producto importante, el impacto económico de las restricciones de las exportaciones es limitado. En verdad, pueden dañar al país que les impone más de un objetivo.

Al tratar de conseguir que se extienda la prohibición de las importaciones por parte de la CEE y otros países, el Reino Unido se daba cuenta de que debido al poco comercio que tenía con Argentina, esto tendría poco peso. No obstan

te, la acción de la Comunidad tuvo gran importancia: esta fue la primera vez que se había llegado a un acuerdo con esas medidas tan amplias. La velocidad y la armonia de la respuesta de la Comunidad constrastó duramente con sus indecisas deliberaciones sobre las sanciones en los casos de Irán, Afghanistán y Polonia. Una explicación de estas diferencias es que en esta ocasión el pedido de las sanciones vino de un estado miembro después de un ataque a un territorio anexado. El hecho de que la prohibición vaya a ser revisada por los ministros de RR.EE. después de un período inicial de un mes, indica que esto intenta ser una señal política.

En términos económicos la prohibición no es una carga para la Comunidad, debido a que las importaciones del valor de 1 bn de libras pueden ser suministradas por otras fuentes, la principal excepción es la de la industria de cuero italiana. Tampoco es seria la prohibición de Argentina de las importaciones de la Comunidad: Argentina cuenta con el 0,8 por ciento de las exportaciones de Italia y una proporción más pequeña en el caso de los demás países de la Comunidad. El impacto en la economía argentina será mayor. Mientras que el sector de exportaciones no es muy grande, contando con el 15,4 por ciento del PBI, la Comunidad es el socio comercial más grande de Argentina, suministrando el 27,7 por ciento de las importaciones y comprando el 31,7 por ciento de las exportaciones. Las importaciones son en su mayor parte productos manufacturados y Argentina no encontrará fácilmente otros abastecedores de algunas de las maquinarias especiales que ha estado comprando a Alemania. Argentina también tendría dificultades para mantener sus exportadiones agrícolas en el actual estado depresivo del comercio agrícola mundial.

Para Argentina las implicaciones políticas de la demostración de solidaridad de la Comunidad con el Reino Unido pueden ser tan importantes como las repercuciones que podría tener en la economía del país. Las reacciones argentinas indicaron una preocupación indignante: mientras que la prensa se puso en contra de la mentalidad de los antigues capitales imperialistas, el gobierno envió a la mayoría de sus respetados capitalistas internacionalmente de Argentina a misiones para convencer a los gobiernos europeos para que reviertan su decisión.

El retiro del CGED de la cobertura tendría el efecto de reducir en gran parte el nuevo negocio del Reino Unido en Argentina, y la prohibición de importaciones argentinas por el momento eliminó estas completamente. Aún queda la cuestión de los costos que el CGED probablemente incurra. El

repago de los créditos garantizados por el CGED será afectado por la prohibición de Argentina de las transacciones con los bancos del Reino Unido pero aún no está claro hasta qué punto y en parte dependerá de la duración de la prohibición. Si esta continúa, el CGED finalmente tendrá que compensar las deudas y tratar de recuperarlas como mejor pueda. La suma total del crédito cubierto por el CGDE en Argentina es de menos de 300 m de libras, que es una cantidad pequeña comparada con casi 1 bn de libras en Polonia.

La manera moderada aunque resuelta en la cual el Banco de Inglaterra implementó el congelamiento de los fondos argentinos es una prueba de su preocupación por evitar todo efecto fatal. Un aspecto es mantener el estado neutral políticamente de Londres como centro financiero. Aunque la limitada cantidad de centros alternativos hace que sea poco probable un cambio de los fondos fuera de Londres, el Banco se da cuenta de que después del congelamiento de los fondos iraníes los depósitos de la OPEC en Nueva York disminuyeron. Fue muy difícil insistir en que el congelamiento es una respuesta única a un acontecimiento único y se debe considerar de ninguna manera como cambio que afecta al Centro bursátil y bancario de Londres.

Al tratar de que los efectos se limiten únicamente al congelamiento de las divisas financieras entre el Reino Unido y Argentina, el Banco también aclaró que por el momento no está tratando de provocar una falta de pago de la deuda argentina. Argentina tampoco deseará que le declaren una falta de pago. Al abrir una cuenta intenta indicar que podrá pagar sus deudas, aunque desde un punto de vista británico, esto no afecta la posición con respecto a la falta de pago. A menos que las hostilidades comenzaran en serio, en cuyo caso se podría pedir una falta de pago rápidamente, se podría evitar la falta de pago por un tiempo. Los efectos de las medidas económicas que fueron tomadas, aumentarán gradualmente y en una situación cercana a la guerra las autoridades argentinas podrán actuar en el frente económico de maneras que hubiesen sido inaceptables para la nación en tiempos de paz.

Para cubrir la deuda de $32 bn Argentina necesita pedir prestado en 1982 $7 bn, de los cuales la mitad serían refinanciamientos y la otra mitad con dinero nuevo. Aún antes de la invasión, la posición económica y financiera de Argentina se estaba deteriorando y el mercado había reconocido esto subiendo las tasas de interés de los préstamos de Argentina. Hasta que no se disipe la tensión de las islas Falkland, Argentina tendrá muchas dificultades en pedir prestado dinero mientras que su posición del crédito tiende a deteriorarse.

Las perspectivas son inquietantes, debido al difícil estado de los mercados financieros internacionales, que tienen que soportar a una cantidad creciente de deudores soberanos en serias dificultades. Aparte de los países de OECD, Argentina es el tercer prestatario más grande del mercado europeo y una falta de pago de su deuda socabaría aún más el ya precario mercado. Particularmente si ocurriese un colapso argentino durante el período crítico de otro deudor, el mundo podría sufrir la más grave crisis financiera de medio siglo.

Una comparación de fuerzas

S.R. Elliot

La fuerza de tareas de GRAN BRETAÑA comprende dos grupos antisubmarinos, centrada cada uno en un transporte de helicópteros y un grupo anfibio liviano, apoyado por dos cruceros livianos, tres destructores y 9 fragatas. Pueden haber sido también enviados hasta cuatro submarinos nucleares.

La fuerza tiene la capacidad de protegerse a sí misma contra el ataque submarino y aéreo, comprometer otros barcos de superficie y efectuar una operación limitada de desembarco utilizando aproximadamente 1.300 Marines.

El despliegue naval de ARGENTINA es similar pero más pequeño: un solo portaaviones, acompañado por un crucero liviano, dos o más destructores y hasta tres corbetas. No se sabe si alguno de los cuatro submarinos ha sido enviado. Además, ARGENTINA tiene elementos de Fuerza Aérea con base en el territorio continental. Estos, que tienen el alcance de cubrir las Islas desde sus bases sureñas, incluyen un escuadrón de nueve bombarderos livianos Camberra, tres escuadrones de Skyhawk 68 A-4P, y dos escuadrones de 26 Dagger construidos en ISRAEL (variante del Mirage V) aparatos de ataque terrestre (FGA) y un escuadrón de 19 Mirage III interceptadores con misiles Matra R-530 aire-aire (ver cuadro final).

El ataque argentino puede haber comprendido aproximadamente mil infantes de Marina respecto de una fuerza estimada en 4.500 hombres, superando en forma significativa los aproximadamente 80 Royal Marines y la Fuerza de Defensa de 30 hombres. Esta fuerza de ocupación ha sido reforzada posiblemente a 9.000 hombres. Parece que incluye artillería, cañones antiaéreos y vehículos blindados livianos.

La calidad es más difícil de comprobar que la cantidad. Los submarinos argentinos comprenden dos ex-submarinos norteamericanos clase Guppy, construidos antes de 1945, y dos alemanes T-209, encargados en 1974. Todos son diesel armados con torpedos, cuyo tipo exacto es deconocido pero que pueden tener alcances de hasta 20 kilómetros. Los submarinos británicos pertenecen a la última clase SWIFTSURE, que son más rápidos bajo el agua (30 nudos a 15 y 22 respectivamente) y están armados con los torpedos guiados por cables Tigerfish con un alcance de 30 Km. contra submarinos y embarcaciones de superficie. Normalmente, las embarcaciones diesel son más silenciosas que las nucleares; el Guppy puede ser la excepción. Debido a su entrena-

miento en la OTAN, las habilidades y técnicas de las tripulaciones británicas pueden ser definitivamente mejores.

Con dos excepciones, todas las embarcaciones de superficie argentinas son más viejas que las británicas. El portaaviones 25 de Mayo, construido en GRAN BRETAÑA en 1945, vendido a HOLANDA en 1948 y revendido a ARGENTINA en 1968, puede transportar 14 Skyhawk, seis aparatos de reconocimiento marítimo Tracker y cuatro helicópterios Sea King. Se cree que hay solamente once Skyhawk disponibles, no obstante. El Hermes británico, construido en 1959, tiene ocho Sea Harriers y 12 Sea King; el Invincible tiene cinco Sea Harriers, nueve Sea King. Por lo tanto el total de aviones es más o menos el mismo. El Sea Harrier es un poco más rápido y mucho más maniobrable que el Skyhawk, pero no tiene el aguante, no puede transportar la misma carga y puede ser menos capaz de soportar los daños.

El crucero liviano argentino un navío antiguo de 1939 que perteneció a EEUU, transporta más cañones que la mayoría de la flota británica toda junta, y ha sido equipado con misiles Seacat superficie-aire (Sam) para protección contra ataque aéreo. Es, abreviando, un anacronismo naval, producto de un concepto de diseño anterior a la era del misil. Excepto contra objetivos a corta distancia, sería vulnerable a los misiles Exocet superficie-superficie (SSM) de la fuerza británica. Paradójicamente, esta nave es justamente de la clase que necesita el Almirante británico para apoyar cualquier desembarco anfibio. Sus escoltas, con uno, o en el mejor de los casos, dos cañones cada uno, tendrían dificultad para apoyar una batalla en la costa con concentraciones adecuadas de fuego de cañones.

Los dos destructores de ARGENTINA de construcción británica Tipo 42, son lo más nuevo que posee, los otros siete son de construcción norteamericana (1943-5) y progresivamente modernizado desde entonces con SSM Exocet. Las tres corbetas son también nuevas, construidas en FRANCIA con Exocet. Los navíos británicos están, también, armados con este SSM, son más modernos y hay más. Esta es una ventaja que tiene la fuerza de tareas.

Las FALKLAND (MALVINAS) están aproximadamente a 8.000 millas de GRAN BRETAÑA. No hay facilidades respecto de base naval que sea de importancia en la ruta. El apoyo logístico inmediato tiene que ser proporcionado por lo menos por cuatro tanques, tres barcos de abastecimiento y cinco barcos de desembarco logístico, que según informaciones estarían asignados. Han sido requisados barcos civiles adicionales. El apoyo logístico

aéreo tiene que utilizar la Isla ASCENSION, el aeródromo más cercano a las FALKLAND (MALVINAS) capaz de recibir transportes pesado. Desde allí los abastecimientos tienen que ir por mar aproximadamente 4.500 millas. Si cualquiera de los barcos sufre un daño importante o cualquier otro que requiera la atención de un astillero, lo más cerca es GIBRALTAR. La base grande de SIMONSTOWN requeriría acuerdos por parte de la REPUBLICA DE SUDAFRICA. La prensa ha sugerido que se podrían hacer arreglos con CHILE para utilizar PUNTA ARENAS. Esto sería de valor limitado. El puerto está en el lado del PACIFICO del Cabo de HORNOS y el viaje hacia y desde este punto requeriría que la unidad de la flota (barco) fuera hacia el Sur casi hasta el hielo antártico o que soportara ataque aéreo por parte de elementos de la Fuerza Aérea Argentina. Tal acuerdo inevitablemente provocaría una fuerte reacción por parte de ARGENTINA contra CHILE.

Para soportar una operación larga la fuerza británica debe establecer una base en la costa, con anclaje seguro. Tendría que construirse una pista de aterrizaje capaz de aceptar los transportes grandes. Preferiblemente, la base tendría que estar fuera del alcance de la Fuerza Aérea Argentina; si Puerto Stanley (PUERTO ARGENTINO) ha sido mejorado para aceptar SKYHAWKS, esto haría peligrar todo el Archipiélago.

ARGENTINA tiene una línea de abastecimiento mucho más corta. Puerto STANLEY (Puerto ARGENTINO) está a solamente unas 500 millas del Continente, tal vez a 1.300 millas de BUENOS AIRES. COMODORO RIVADAVIA, la base desde cual aparentemente se instrumentó la invasión, está a aproximadamente 600 millas. Al Sur de BUENOS AIRES, tres bases navales argentinas, Puerto BELGRANO, MAR DEL PLATA y USHUAIA, todas dentro de una distancia de navegación fácil.

Las Fuerzas argentinas han establecido una base de avanzada en Puerto STANLEY (Puerto ARGENTINO) de manera de poder hacer operaciones no reforzadas durante un período considerable. Este ya está demasiado fuerte como para ser tomado por asalto directo por la fuerza de tareas. Con cobertura aérea, rutas de abastecimiento cortas y seguras, una base aunque rudimentaria y limitada en las FALKLAND (MALVINAS), ARGENTINA tiene una ventaja definida. El Almirante WOODWARD tendrá que fabricar sus propias oportunidades tentando a las unidades navales argentinas hacia una emboscada, estableciendo un bloqueo sobre el tráfico que entre o salga de las aguas argentinas, o mediante algún ataque no convencional calculado para provocar descrédito respecto de la eficiencia de las fuerzas argentinas, y, por extensión, de

su liderazgo, sin al mismo tiempo poner en peligro la ventaja diplomática de GRAN BRETAÑA en la ONU.

Asumiendo que las FALKLAND (MALVINAS) son retomadas, ¿Cómo pue den ser mantenidas? Hasta el momento esto no ha sido necesario. El barco de patrulla y la fuerza de marines simbólica era un signo en demostración de la soberanía británica. Sirvió su propósito, como lo demuestra la fuerza de tareas. Pero en el futuro la flota podría verse comprometida. GRAN BRETAÑA es una Nación europea, cuyos intereses estratégicos están centrados en la disuasión de la agresión en el área europea.¿Puede también mantener lejanos puestos aislados tales como las FALKLAND (MALVINAS)?.

Obviamente la mejor defensa de los puestos lejanos es la diplomacia. Voluntad demostrada para discutir asuntos, respaldada por evidencias claras de que la fuerza militar está disponible y la voluntad de usarla, esto hace mucho para reducir la beligerancia. Si ello no es suficiente, se requerirá una guarnición. Tendría ésta que ser capaz de existir sin reabastecimiento durante un período largo, suficientemente grande y bien armada para forzar al atacante a montar una operación grande y obvia si deseara tomarla. El prerequisito aceptado de superioridad de fuerzas de hombres para ataque respecto de defensa es de 3 a 1, de 5 a 1: por ejemplo, cada batallón de defensa de uno a dos brigadas de ataque; para cada escuadrón de interceptación aérea, un ala; para cada barco de guerra, una pequeñña flotilla.

El Comandante militar en las FALKLAND (MALVINAS) tendría que considerar sus tácticas cuidadosamente. La protección militar de todos los centros importantes, requeriría muchas tropas y presentaría el riesgo de que fueran derrotados individualmente. Una alternativa posible requeriría tal vez numerosos puestos de observación con radar y otros sensores para detectar e informar, sobre cualquier fuerza que se aproximara, a un control central. Esto comprometería elementos para trabajar con la incursión. Estos requerirían una fuerza de helicópteros para transporte y apoyo. Se necesitarían defensas costeras, tal vez equipadas con SSM y apoyados por una flotilla pequeña de fragatas y submarinos nucleares de ataque. Tendría que haber un sistema de defensa aéreo con cañones, SSM y aparatos de interceptación aérea. Debería haber un elemento terrestre, capaz de ser movilizado a cualquier punto del área, apoyado por armas antitanques, artillería y aviones de ataque. Esta sería por lo menos una brigada, tal vez, de 8.500 hombres. Esta fuerza protegería solamente una de las dos Islas principales de las FALKLAND (MALVINAS).

Su logística sería también costosa. La pista de aterrizaje tendría que ser agrandada y provistas las facilidades necesarias. El puerto tendría que ser mejorado para incluir una instalación de abastecimiento importante. Cuarteles y otras comodidades de campañas serían necesario. Para permitir que el movimiento tuviera lugar dentro de la Isla, sería necesario un programa extenso de mejoramiento de caminos. Tendría que construirse una usina eléctrica y ser abastecida de combustible. La línea de abastecimientos requeriría frecuente despliegue de barcos y aviones. La lista es interminable. ¿Es una guarnición militar una alternativa práctica? Solamente, se sugiere, si un gran suministro de petróleo puede ser extraído para que lo costee.

COMPARACION DE FUERZAS

ARGENTINA			GRAN BRETAÑA	
Portaaviones	1		2	
Aviones de Transporte:				
Ataque	11		20	(Disponibles inmediatamente).
Reconocimiento	6	(Máximo)		(Dentro fuerza helicópteros).
Helicópteros	8	(a bordo, máximo 14)	37	(Antisubmarinos)
Cruceros livianos	1		2	
Destructores	2+7		3	
Fragatas	3	(Corbetas)	9	
Lanzadores de SAM	12	(8 Seacat, 4 Seadart)	60	(36 Seacat, 8 Seadart, 4 Sea Slug, 12 Sea Wolf)
Lanzadores de SSM	14	(tipo 42, Corbetas; Destructores pueden tener 4 cada uno)	28	
Cañones:				
20 mm	4		16	
40 mm	13		8	
76 mm	22		0	
115 mm (4.5")	2		14	
127 mm (5")	34	(Todos los buques)	0	
153 mm (6")	15	(Crucero)	0	
Aviones con base terrestre:				
FGA	94		0	
Interceptadores	19		0	
Bombarderos	9		0	

CONSECUENCIAS INTERNACIONALES

por David WATT

Ya sea lo que se piense sobre los aciertos y equivocaciones del reclamo argentino de las FALKLANDS (MALVINAS) en derecho internacional, no hay duda de que la acción de la Junta en la persecución del reclamo por medio de un golpe militar en vez de negociar, ha sido visto en general como una violación acabada de las normas del comportamiento internacional. En un período de inestabilidad y ansiedad, las potencias medianas y pequeñas se muestran particularmente sensibles a la necesidad de un marco de instituciones internacionales y reglamentos que ofrezcan seguridad contra las crisis imprevisibles.

Desde el punto de vista británico, la afirmación de la soberanía británica sobre las islas no es sólo un asunto de política partidaria interna. El gobierno de la Sra. THATCHER no podría haber sobrevivido si no hubiera tomado una acción fuerte después de la toma de posesión. Sin embargo, también hubo mayores consideraciones sobre la credibilidad británica como importante potencia aunque de segundo grado con algunas responsabilidades del orden internacional. Si GRAN BRETAÑA no hubiera reaccionado enérgicamente, es cuestionable que su posición - por ejemplo -, dentro de la alianza de la OTAN y de la CEE - hubiera recibido menos consideración en el futuro, y que su derecho a ocupar un lugar permanente en el Consejo de Seguridad de la UN se hubiera debilitado. Se hubiera suscitado la cuestión de la capacidad británica de dar apoyo a otras dependencias y posesiones.

HONG KONG. No se duda de la habilidad de GRAN BRETAÑA para defender HONG KONG de la REPUBLICA POPULAR CHINA antes de que el arrendamiento británico de los territorios termine en 1997. Por otro lado, la Comunidad de Comercio chino en HONG KONG está convencida de que los términos sobre los cuales se podría renovar el arrendamiento, y si se renueva, dependerá en realidad del punto de vista del gobierno chino sobre la posición general de BRAN BRETAÑA como potencia mundial así como su capacidad de vigilar y controlar la colonia en circunstancias normales.

GIBRALTAR. La posición de GIBRALTAR es muy análoga a la de las FALKLANDS (MALVINAS). El principal obstáculo a una cesión negociada de la soberanía británica no es un interés estratégico británico sino un compromiso con los habitantes que no desean un cambio. Sin embargo, la posición británica en GIBRALTAR es

considerablemente más fuerte que en las FALKLANDS (MALVINAS) debido a la coacción sobre la acción española. Una toma del Peñon por parte de los españoles demoraría, y podría abortar, la solicitud española de unirse a la OTAN y a la CEE. Esto ubica al asunto firmemente en el terreno diplomático. Las negociaciones se han estado realizando recientemente a un ritmo más acelerado sobre el futuro de GIBRALTAR e iban a producir la reapertura de la frontera entre ESPAÑA y el Peñón el 20ABR. Esto, así como la siguiente ronda de negociaciones, se ha demorado hasta el 25JUN por la situación de las FALKLANDS (MALVINAS). La obvia ausencia de una opción militar, sin embargo, le quitó algunas cartas a la parte española.

ANTARTIDA. La pérdida de las FALKLANDS (MALVINAS) hará que el territorio antártico británica sea más vulnerable, aunque si ARGENTINA intentara afirmar su reclamo antártico tendría que luchar con GRAN BRETAÑA y CHILE, y podría tener también la oposición de EE.UU. y la URSS.

Otros compromisos. Con las excepciones antes mencionadas, GRAN BRETAÑA se ha despojado de todas las responsabilidades coloniales más importantes. Sin embargo quedan varias islas pequeñas en el CARIBE y el PACIFICO que son vulnerables a una toma armada por grupos relativamente pequeños de hombres. Además existen ex colonias como BELICE y aliados tradicionales como OMAN y BRUNEI, que actualmente tienen el apoyo de un pequeño destacamento de tropas británicas y confían en la perspectiva del apoyo británico en una crisis con vecinos imprevisibles. El efecto disuasivo sobre los agresores potenciales de estar asociado a GRAN BRETAÑA depende de la rápida acción británica en circunstancias similares. Se puede sostener, por supuesto, que existe algo de simulación en todo esto, puesto que la capacidad real británica de defender posiciones lejanas es mínima, pero es parte de lo que sucede en la intervención para defender las FALKLANDS (MALVINAS) que vale la pena pagar un precio considerable para mantener la credibilidad comprometida.

Estas preocupaciones nacionales británicas generalmente tienen eco en la comunidad internacional. Hay varios puntos importantes en el mundo donde la defensa de posiciones expuestas es muy difícil, y donde la acción militar repentina podría precipitar una crisis importante. BERLIN es la más obvia de éstas, pero, después de la invasión soviética en AFGANISTAN, la posibilidad de un ataque soviético directo en IRAN y PAKISTAN es temido por varios gobiernos occidentales también. Para las potencias más pequeñas, la posibilidad de que se produzcan intentos de establecer disputas regionales por un ataque militar abre una serie

de problemas. Donde - actualmente en AMERICA CENTRAL y MEDIO ORIENTE - dichas disputas tienden a atraer a una y otra de las superpotencias(y amenazan con atraer a ambas), las oportunidades de una confrontación seria son reducidas a corto plazo, pero con el riesgo de una confrontación mucho más peligrosa más tarde.

En estas circunstancias, la primera línea de defensa para muchos países es contar con el fortalecimiento de los organismos regionales.- la CEE, la LIGA ARABE, la ORGANIZACION DE UNIDAD AFRICANA, y la ORGANIZACIONES DE ESTADOS AMERICANOS - para frenar y por último arreglar las disputas. Las NACIONES UNIDAS permanecen siendo un área importante de maniobra entre las agrupaciones regionales, pero normalmente los miembros de los grupos regionales no rompen filas a menos que hubiera una fuerte provocación. La naturaleza del éxito británico en el Consejo de Seguridad y en los corredores de la UN desde el incidente de las FALKLANDS (MALVINAS) no ha sido simplemente para asegurar el apoyo de sus propios aliados y mantener la neutralidad de las superpotencias, sino para dividir el voto lationamericano. La fuerte tendencia de los países latinoamericanos de unirse frente a la interferencias externa en el hemisferio ha sido socavada en parte por otras disputas como la de CHILE con ARGENTINA, pero en parte por la desaprobación general del método del procedimiento militar argentino. La desaprobación de los antecedentes sobre derechos humanos del actual régimen argentino ha sido un factor significativo en la reacción internacional. Es una de las principales razones por que el alegato argentino de que ésta es una situación colonial no ha obtenido apoyo. ARGENTINA ha tenido mala reputación en el TERCER MUNDO como en cualquier otra parte, y estos países han dudado en permitirles anexar el manto del anticolonialismo. Sin embargo, esta vacilación podría cambiar rápidamente si y cuando comiencen realmente los disparos, y si el gobierno británico se mostrara intransigente respecto de un acuerdo.

ACTITUDES DE LAS SUPERPOTENCIAS

por David WATT

EEUU.

El gobierno estadounidense se encuentra en un difícil dilema respecto de las FALKLANDS (MALVINAS). Por un lado actualmente está muy ansioso de no herir las sensibilidades latinoamericanas poniéndose a favor de una potencia europea contra una americana. La situación en CENTROAMERICA es extremadamente delicada y la perspectiva de inducir a países como MEXICO, PANAMA, VENEZUELA y BRASIL a apoyar la política estadounidense sin surgir las acusaciones usuales de la intimidación yanqui es incierta todavía. El gobierno argentino fue asiduamente atraído por la Administración REAGAN por esta razón, y parece haber intervenido discretamente en EL SALVADOR con armas para el gobierno de DUARTE y con asesoramiento técnico en GUATEMALA. Como los intereses argentinos son acumular influencia y reputación de importante potencia latinoamericana, no es probable que esta línea cambie mucho, pase lo que pase con las relaciones con ESTADOS UNIDOS; pero ése es un riesgo que la Administración REAGAN no está dispuesta a correr. También EEUU. no estará dispuesto a ver que ARGENTINA le pida armas a la URSS. Se ha dicho que EEUU. podría utilizar su influencia económica substancial sobre ARGENTINA, pero vacilaría probalemente ante causar un grado de perjuicio económico que podría llevar a un trastorno político.

La dificultad es que GRAN BRETAÑA es hasta un cliente más influyente, respaldado por la COMUNIDAD EUROPEA y, en distintos grados, por la mayoría del resto de la OTAN. La conexión de la inteligencia norteamericana con GRAN BRETAÑA todavía es importante; la Marina británica cumple una función útil en la defensa del Atlántico Norte y está en camino de comprar una canridad valiosa de material naval norteamericano, especialmente el Misil TRIDENT. Permitir una humillación británica, o socavar los intentos británicos de proteger sus intereses, sería repetir lo que ahora se considera en WASHINGTON como los errores más costosos de John FOSTER DULLES en el tiempo de SUEZ.

Por lo tanto, la posición estadounidense ha sido previsible: una abierta imparcialidad, hasta neutralidad, sobre los méritos de la disputa, pero una cierta cantidad de ayuda práctica a nivel de inteligencia para los británicos. La importancia de resolver la disputa está señalada por los esfuerzos del Secretario de Estado de actuar como mediador.

La opinión del Congreso y el comentario de la prensa y la televisión en EEUU. en general han tendido a favorecer a los británicos. Los antecedentes de los derechos humanos del gobierno argentino han repugnado a los liberales y la conexión comercial argentina con la URSS y con CASTRO ha alarmado a los republicanos. El principio de la no agresión todavía se encuentra presente en la opinión pública después de AFGANISTAN, y la propaganda "anticolonista" de la ARGENTINA es también demasiado rebuscada para atraer mucha simpatía. Sin embargo, la opinión no está enraizada profundamente, y si los disparos comenzaran y se hundieran los barcos con pérdidas de vidas, las cosas se tornarían diferentes.

URSS.

La política estadounidense con respecto a la crisis ha sido, con una excepción desconcertante, muy sencilla. Los rusos necesitan cereales y carne argentinos si quieren reducir su dependencia respecto de EEUU. y ya han mostrado que están preparados para perdonar las violaciones argentinas de los derechos humanos para asegurarse dichos productos. También desean asociarse con las aspiraciones latinoamericanas y el anticolonislismo del TERCER MUNDO; y desean fijar una cuña entre EEUU. y el resto del hemisferio. Estos objetivos suponen dar apoyo retórico al caso argentino, pero instar a la Junta a un freno práctico por temor de que la flota británica imponga un bloqueo que impediría un pasaje libre de los productos argentinos al exterior.

El misterio es porqué los rusos no vetaron en el Consejo de Seguridad la resolución 502 que pide que ARGENTINA retire sus tropas de las FALKLANDS (MALVINAS). Los sovietólogos especulan que si la resolución se hubiera producido días más tarde, cuando la opinión del TERCER MUNDO (particularmente la opinión latinoamericana) hubiera tenido tiempo de fortalecerse, la URSS. podría haber votado en contra; pero como surgió tan pronto y fue respaldada por varios países del TERCER MUNDO, muchos de los que tenían en mente muy claramente a AFGANISTAN, deben haber calculado que un veto demostraría demasiado con sangre fría y cinismo.

Sin embargo, si la crisis continúa, se puede esperar la aprobación de resoluciones que pidan a los británicos que desistan o se abstengan de las hostilidades activas. Con seguridad, ellos seguirán jugando con la carta anticolonista todo lo que valga la pena.

EL COMPROMISO EUROPEO

por William WALLACE

Los socios europeos británicos tienen extensos vínculos económicos y culturales con ARGENTINA. Hubo una emigración en gran escala de ITALIA a la ARGENTINA antes de la I Guerra Mundial y entre las dos Guerras. Más de la tercera parte de la población argentina es de origen italiano, y muchos vínculos sociales y personales permanecen entre los dos países. También hay una comunidad alemana más pequeña.

ARGENTINA es un importante socio comercial para EUROPA OCCIDENTAL, con que la Comunidad toda ha tenido un superávit comercial. Más de la mitad de las exportaciones de la Comunidad a la ARGENTINA en 1980 consistió en equipos de transporte y maquinarias. FRANCIA, ALEMANIA, ITALIA, los PAISES BAJOS, BELGICA, todos han exportado armamento a la ARGENTINA. FRANCIA suministrará 14 aviones Super Etendard para la Marina argentina, de los cuales 6 ya han sido entregados. Cuatro fragatas se están construyendo en un astillero alemán: repuestos para la construcción de 4 submarinos en ARGENTINA son suministrados por ALEMANIA bajo licencia y se ha firmado un contrato para el suministro de respuestos para una serie de 6 corbetas construidas en ARGENTINA. El consorcio euromisilístico franco-alemán también está proporcionando misiles Roland tierra-aire. ALEMANIA ha sido un importante inversor en la industria argentina por algunos años, y firmas italianas también tienen intereses substanciales.

Las exportaciones argentinas de carne y granos alimenticios a la CEE han sufrido las restricciones del CAP, pero todavía representan casi la mitad del total. Las exportaciones de cueros son una importante materia prima para la fabricación de zapatos y las industrias del cuero italianas que serían difíciles de reemplazar. La ARGENTINA se beneficia del Plan de Preferencia Generalizado de la Comunidad, aunque éstos cubren sólo una pequeña proporción de sus exportaciones a la CEE.

La fuerza del apoyo de la Comunidad a la posición británica en los comienzos de la disputa, y la velocidad con que la maquinaria de la Cooperación Política Europea y de la CEE reaccionó, reflejaron un esfuerzo deliberado por poner la solidaridad de la Comunidad y las grandes consideraciones políticas por encima de estos intereses económicos y culturales. El gobierno británico solicitó el apoyo de sus socios inmediatamente después de

que se realizó la invasión y se emitió una declaración de los 10 gobiernos en la tarde del 02ABR. El 06ABR, el gobierno británico pidió apoyo a la Comunidad en la forma de medidas económicas contra la ARGENTINA, a la luz de su declaración de un embargo total. El Comité de Representantes Permanentes se reunió, en respuesta, el 06 y 07ABR. El Comité Político volvió a reunirse el 09ABR para acordar los lineamientos de las medidas a tomar a través de las instituciones de la Comunidad; y los Representantes permanentes se reunieron el sábado 10ABR para tomar la decisión de principio, y realizaron una nueva reunión el 14ABR para resolver los difíciles aspectos técnicos y legales de la imposición de un embargo comercial. El embargo fue impuesto, por un período inicial de un mes, a partir del 16ABR. La misma Comisión Europea emitió una declaración firme el 16ABR, enfatizando la necesidad de la Solidaridad de la Comunidad en apoyo a GRAN BRETAÑA.

La respuesta europea fue en parte una demostración instintiva de solidaridad; su rapidez y simbolismo se fortalecieron con recuerdos de la reacción confusa y demorada en la invasión de AFGANISTAN. Tanto en PARIS como en BONN hubo una intervención directa de los jefes de gobierno para asegurar que las consideraciones de la solidaridad política dejara de lado otros intereses. Aquellos gobiernos miembros más pequeños que pudieron haber dudado, por diferentes razones, fueron llevados por sus socios en esta demostración de apoyo. La relativa facilidad con que todos los miembros de gobierno aceptaron esta posición inicial reflejó la idea general sobre el uso de la fuerza por parte de ARGENTINA que consideraron ilegítima, la capacidad para dar apoyo a GRAN BRETAÑA respecto de la Carta de la UN y la Resolución del Consejo de Seguridad y la imagen negativa de ARGENTINA como régimen no democrático con un respeto limitado por los derechos humanos. Pocos gobiernos tuvieron en cuenta algún paralelo con otros territorios extra europeos - específicamente M. CHEYSSON negó la posibilidad de cualquier comparable amenaza a los Departamentos y Territorios de Ultramar; aunque hubo reacciones del gobierno y de la oposición griegos con referencia a la posición de CHIPRE. Varios gobiernos de la Comunidad reservaron su posición sobre el tema de la soberanía per se.

Hasta dónde permanecerá esta solidaridad inicial en una disputa prolongada dependerá del éxito que tenga el gobierno británico para arrastrar a sus aliados mediante negociaciones o con el uso de la fuerza si es necesario. El gobierno del BENELUX aparentemente insistió en un perído limitado del embargo para ase-

gurar consultas regulares. Si GRAN BRETAÑA perdiera la ventaja moral que hubiera establecido con la iniciación argentina del uso de la fuerza y la posterior condena de la UN, algunos gobiernos de la Comunidad podrían oscilar. Uno de los costos potenciales para GRAN BRETAÑA por la solidaridad de la Comunidad será la obligación de consultar y persuadir a sus socios en la forma que lo está haciendo. Pero el logro de un embargo económico, que cubra una cuarta parte del comercio externo de ARGENTINA, representó una demostración sorprendente del poder civil europeo, potencialmente uno de los instrumentos más poderosos para llevar a la ARGENTINA a un acuerdo aceptable.

EL COMMONWEALTH Y EL MOVIMIENTO NO ALINEADO

por Peter LYON

El COMMONWEALTH hoy tiene más de 40 miembros; la mayoría de ellos en el TERCER MUNDO, y alrededor de la mitad son miniestados con poblaciones de menos de un millón cada uno - si bien se duda de que la calidad de miniestado por sí solo genere un sentido de identidad y simpatía hacia los 1800 isleños de las FALKLANDS (MALVINAS) Ciertamente el COMMONWEALTH, esta única organización internacional pos-colonial que se desprendió de su anglocentrismo a mediados de la década del 60, no es un foro que produzca automáticamente respaldos para la política británica; ni, sin embargo, es invariablemente crítico y opuesto a la política británica, como aseveran algunos críticos británicos hostiles. Por cierto, es razonable asumir que si GRAN BRETAÑA no puede manejar un apoyo del COMMONWEALTH, o al menos la aceptación, de su política, entonces seguramente no podría obtener una mayoría de votos en el TERCER MUNDO a su favor en la UN ni en cualquier reunión internacional general. Así el COMMONWEALTH sirve al menos como un terreno de prueba para las políticas que serán defendidas y presentadas en foros mundiales.

No se hace mención de las FALKLANDS (MALVINAS) en los últimos comunicados finales de las últimas cuatro reuniones realizadas desde 1975 de los jefes de gobierno del COMMONWEALTH. Esto significa que el tema no fue formalmente presentado a tratamiento pero no significa que nunca fue discutido, siquiera en los corredores y antecámaras. Sucesivos gobiernos británicos se han mostrado con frecuencia ambivalentes sobre la discusión de sus responsabilidades coloniales residuales, los restos del imperio, completa y francamente en los foros del COMMONWEALTH. Comprensiblemente, no hay renuencia de gozar de una aprobación o alabanza por dichos éxitos aparentes como se puede proclamar, pero hay una marcada aversión a reconocer o conferir cualquier responsabilidad compartida para estos casos difíciles y discretos de la caída del imperio por cierto muy heterogéneo - teniendo en cuenta que el COMMONWEALTH como unidad puede ayudar a apurar y/o facilitar la transición de la dependencia a la independencia cuando sea posible, pero no desea y, en términos prácticos, no puede asumir una responsabilidad colectiva permanente para la administración y el gobierno de un territorio.

Con respecto a las FALKLANDS (MALVINAS) los acontecimientos de fines de marzo y principios de abril de 1982 han mostrado que los antiguos dominios - NUEVA ZELANDIA, AUSTRALIA y CANADA - expresaron una fuerte crítica y desaprobación del comportamiento argentino y apoyaron la política británica. Dentro de las filas

exclusivas de los miembros del COMMONWEALTH luego de 1974 (probablemente muchos telegramas se han enviado a los distinguidos miembros de la FCO y sin duda también de la Secretaría del COMMONWEALTH en Marlborough House) se han producido reacciones bastante variadas: algunas marcadas por una distancia lineal o psicológica; algunas, como la respuesta de la INDIA, cuidadosamente tibia; y algunas, como las de GUYANA y BELICE, criticaron fuertemente a la ARGENTINA, mucho más debido a una fuerte conciencia de que sus propios territorios nacionales son objeto de los reclamos irredentistas por parte de supuestos vecinos expansionistas.

Una serie de analogías sugestivas, pero nunca exactas - con respecto a HONG KONG, GIBRALTAR, BELICE y quizás las NUEVAS HEBRIDAS (ahora VANUATU) está siendo reevaluadas.

ARGENTINA y el MOVIMIENTO DE NO ALINEADOS

ARGENTINA no estuvo presente en la primera reunión cumbre de NO ALINEADOS realizada en BELGRADO en SET61, pero fue representada por observadores oficiales en las reuniones cumbre siguientes en EL CAIRO en 1964 y en LUSAKA en 1970. Posteriormente, en ARGELIA en 1973, en COLOMBO en 1976 y en LA HABANA en 1979. ARGENTINA ha sido un miembro activo del MOVIMIENTO DE NO ALINEADOS y, previsiblemente los últimos comunicados de cada una de estas conferencias brindaron cierto apoyo al reclamo de ARGENTINA de lo que ellos llaman "MALVINAS".

En la reunión de LA HABANA en 1979, la sede, la presidencia de CUBA y la cantidad cada vez mayor de miembros, garantizaron que los asuntos latinoamericanos tuvieran un lugar más destacado que en cualquier otra reunión del Movimiento y 32 párrafos de la extensa declaración política de esa conferencia estaban dedicados a ellos. BOLIVIA, GRENADA, NICARAGUA y SURINAM fueron recibidos como nuevos miembros activos y COSTA RICA, la REPUBLICA DOMINICANA y SANTA LUCIA como observadores - elevando realmente el número de miembros latinoamericanos y observadores en el Movimiento a 22 y no 21 como decía la Declaración. El párrafo 168 decía: "En el especial y particular caso de las Islas MALVINAS, los Jefes de Estado o Gobierno reiteraron firmemente su apoyo al derecho de la REPUBLICA ARGENTINA a la restitución de ese territorio y soberanía sobre éste y pidieron que las negociaciones con respecto a este asunto se aceleraran".

Los miembros del movimiento en la actualidad, como lo demuestran

los países que participan en las principales reuniones del mismo, son alrededor de 100, casi exactamente cuatro veces el número que se reunió en BELGRADO en SET61. ARGENTINA no está segura del apoyo de todos los miembros simplemente por el hecho de ser un miembro común. Por cierto, esto se evidenció claramente en la UN el 07ABR82. Una reunión especial de los No alineados había sido convocada por la ARGENTINA para tratar de hacer frente al perjuicio diplomático hecho a su causa por la adopción de una resolución patrocinada por los británicos en el Consejo de Seguridad de la UN. La inmediata respuesta a esta acción argentina, fue no obstante, tibia a lo sumo hasta las provenientes de los países latinoamericanos. Cuatro de estos (PERU, PANAMA, ECUADOR y NICARAGUA) hablaron a favor del reclamo argentino, pero notablemente no ensalzaron la acción militar tomada para recuperar el control de las FALKLANDS (MALVINAS). En cambio, apelaron a ambas partes en conflicto a comenzar negociaciones. En el caso de que GRAN BRETAÑA y ARGENTINA vayan realmente a la guerra por el ejercicio de la soberanía sobre las islas, entonces se debe esperar que algunos miembros más del movimiento se unan, por lo menos retóricamente, a la ARGENTINA -cuántos y qué forma, depende de lo que ocurra.

Indudablemente ARGENTINA querrá que el movimiento le brinde apoyo, pero después de la respuesta generalmente tibia con que sus primeras acciones han sido recibidas y con la 7a. reunión del movimiento a realizarse en BAGDAD en septiembre, existen muchas controversias tajantes y confusas que complicarían y diluirían sus oportunidades de contar con un gran apoyo, aún cuando tuviera una influencia real y liderazgo en el movimiento, que no tiene. Cabe recordar que en el pasado el Sr.Nicanor COSTA MENDEZ, Ministro de RR.EE. de ARGENTINA, ha sido partidario de retirar a su país del movimiento, que no es una buena posición desde donde solicitar simpatía y apoyo del club cuyos valores uno se ha cuestionado tan obviamente.

REACCIONES LATINOAMERICANAS

Harold Blakemore

En el conflicto internacional creado por la crisis en el Atlántico Sur, parecería que el Reino Unido ganó el primer asalto de la batalla diplomática cuando el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, a pedido de Gran Bretaña, condenó la ocupación militar de Argentina en las islas Malvinas pidió el retiro inmediato de las fuerzas argentinas y requirió tanto al Reino Unido como a la Argentina que busquen una solución diplomática de la antigua disputa. La resolución, adoptada el 3 de abril por un voto de diez contra uno, con cuatro abstenciones, fue interpretada en su mayor parte como una clara victoria del Reino Unido, particularmente debido a que una cantidad de ex-colonias -Zaire, Togo, Uganda y Guyana- votaron por eso. Los países del bloque oriental -la URRS y Polonia- junto con China y España se abstuvieron, mientras que el único voto en contra fue de un estado latinoamericano, Panamá.

Aún, un análisis más profundo de los discursos realizados durante los debates en las Naciones Unidas entre el 1 y 3 de abril, particularmente por parte de representantes latinoamericanos, sugiere que, si sus países hubiesen tenido más poder de voto en el Consejo, Argentina habría tenido más apoyo que el de Panamá sóla en contra de la resolución obligatoria. Los representantes de Brasil, Bolivia, Perú y Paraguay demostraron una notable unanimidad en hacer responsable principal de la actual situación a Gran Bretaña, acusándola de obstaculizar las negociaciones con Argentina, de haber usurpado los derechos territoriales argentinos en primer lugar y de mantener una reliquia colonial en el Atlántico Sur: todos apoyaron fuertemente el reclamo argentino de las islas y pidieron una solución diplomática del conflicto.

Luego quedó cada vez más claro que estos puntos de vista son compartidos por otros gobiernos latinoamericanos y uno sospecha, por la mayoría de los pueblos latinoamericanos. Aunque algunos pueden deplorar la acción militar de Argentina, la simpatía por Argentina y la exasperación por la política tan lenta de Gran Bretaña para buscar una solución por medio de las largas conversaciones,son profundas y generales. Para la mayoría de ellos, las Malvinas son una reliquia colonial, un anacronismo histórico y un problema internacional en su propia región para el cual sólo hay una respuesta -la transferencia de la soberanía a la Argentina. La propuesta de Gran Bretaña de autodeterminación de la pequeña cantidad de isleños, es considerada ridícula y en gran parte un principio sin importancia: principio y en el peor de los casos, una excusa maquiavélica para tener un territorio que debería haber abandonado hace mucho.

El asunto de las islas Malvinas es importante para muchos estados latinoamericanos; en verdad tiene un significado simbólico en relación con los problemas territoriales propios. Ciertas repúblicas actúan de una manera interesada. Guatemala, por ejemplo, se ha negado continuamente a aceptar la independencia de Belize -anteriormente Honduras británica- que fue lograda el 21 de septiembre de 1981 y los argumentos jurídicos presentados por los gobiernos sucesivos de Guatemala no son muy distintos a los presentados por Argentina en el caso de las Malvinas. No obstante, al contrario de Argentina, Guatemala no tiene ningún apoyo internacional, mucho menos apoyo latinoamericano, debido a sus argumentos. Belize ahora es un miembro independiente de las Naciones Unidas y puede contar con el apoyo de sus vecinos como Mejico y Venezuela, en contra de las continuas amenazas de Guatemala. El tipo de régimen de Guatemala también es un factor. Pero Belize tiene una población mucho más grande que la de las Malvinas; Gran Bretaña retiró su presencia colonial, aunque aún no retiró sus fuerzas armadas, y se unió estrictamente a la UN y a las propuestas regionales con respecto al futuro del país.

El apoyo de Guatemala a la Argentina puede tomarse como seguro -a pesar del tipo de régimen de Argentina- al igual que el apoyo de otras repúblicas centroamericanas con respecto a su posición de anticolonialismo en los asuntos internacionales. Méjico y Venezuela tomarán una postura similar. La intención del primero de solucionar la situación en El Salvador por medio de negociaciones (política no apoyada anteriormente por la administración Reagan y notablemente, el Secretario de Estado Alexander Haig) está basada en la convicción de que sólo por ese medio se puede volver a tener paz en una región tan turbulenta. El mismo énfasis ha caracterizado a sus relaciones amistosas con Cuba y Nicaragua desde las respectivas revoluciones en 1959 y 1979, en contraste con la política de EE.UU. de contención de la subversión en ambos países. Venezuela, que no sólo no se ha cansado de reclamar la mitad del territorio de Guyana -la región de Essequibo- sino que en 1981 el Presidente Luis Herrera Campins emprendió una iniciativa diplomática mayor para que reconozcan su reclamo, apoyará fuertemente el caso de Argentina. Y, por la misma razón, el apoyo inequívoco de Guyana a Gran Bretaña en el Consejo de Seguridad está tan relacionado con Essequibo como lo está con las Malvinas.

El sentimiento revanchista por los territorios usurpados también afecta a otros estados. La derrota de Ecuador en una corta guerra con Perú en 1942 por un territorio de 175.000 Km^2 -la región Leticia y el acceso al río Maranon- sigue siendo una cuestión de interés nacionalista: los dos países casi reanudaron enfrentamientos en gran escala en

1981 como consecuencia de ello. Perú y Bolivia, derrotados por Chile en la Guerra del Pacífico (1879-83) tanto en sus prestigios nacionales como por las pérdidas de sus territorios, nunca han cesado de reclamar sus posesiones: el aniversario de la guerra en 1979 fue un momento de gran tensión. Y los asediados gobiernos militares de Bolivia han utilizado el reclamo de acceso al Pacífico tanto como punto de reunión para la unidad nacional y como táctica para los difíciles problemas internos. Ambos países apoyarán el caso de Argentina, como lo hicieron en el Consejo de Seguridad, aunque la iniciativa peruana del 12 de abril que pidió una fuerza interamericana para reemplazar a las argentinas en las Malvinas mientras proseguían las negociaciones, indica una profunda ansiedad de Perú por una solución pacífica.

Brasil, también, nación más poderosa del continente, ha apoyado continuamente a los reclamos de Argentina por las Malvinas, a pesar de su rivalidad histórica con Argentina para la hegemonía en Sudamérica. Pero, con lazos amistosos con Gran Bretaña y un importante nexo económico con la capital, también espera una salida diplomática. No obstante, la posición de Chile, como país en el continente que tiene un antiguo conflicto con Argentina (por las tres islas en el Canal de Beagle, que están sujetas a la mediación papal desde principios de 1979 pero que casi los llevó a la guerra a fines de 1978) y con relaciones cordiales con el gobierno de la Sra.Thatcher, su posición probablemente será equívoca y expresada en esperanzas de una solución pacífica pero manteniendo esta característica en los asuntos interamericanos por el momento. No obstante, las consecuencias de una victoria argentina por las Malvinas tendría efectos directos en el gobierno por la disputa que tienen.

Pero los grandes imponderables afectan más a Gran Bretaña que a nadie. Si, por alguna razón, se diese un conflicto armado, la mayoría de los estados latinoamericanos probablemente apoyarán a Argentina, aunque la ayuda física que ofrecerán es conjetural debido a las preocupaciones internas y externas de cada estado. El Ministro de RR.EE. argentino, Nicanor Costa Mendez, ha señalado en varias oportunidades durante los últimos días que, en la Organización de Estados Americanos (OEA), podría invocar el Tratado de Asistencia Recíproca de Río si los barcos argentinos fuesen hundidos o los aviones fuesen derribados. El tratado dispone en los artículos 3 y 6 la obligación de los miembros de dar su apoyo a un miembro atacado por una fuerza externa. Al mismo tiempo, el Reino Unido se apoya en el artículo 51 de la Carta de la UN que le da el derecho de defender su territorio en contra de un ataque armado y espera el apoyo internacional de la comunidad para hacerlo. Argentina ha cometi-

do un acto de agresión en contra de las islas Falklamd, como el Consejo de Seguridad de la UN lo dio a conocer pero, si se emprendía una guerra, el Reino Unido no podría esperar el apoyo de la comunidad latinoamericana a su punto de vista de que los derechos de autodeterminación de unas 1.800 personas eran tan sagrados como para amenazar a todo el interés de Gran Bretaña en Amértica Latina. Eso es lo que está en cuestión y la cuestión es grande en verdad.

PERSPECTIVAS ARGENTINAS

Walter Little

Al gobierno argentino le está yendo bien actualmente, pero esto no debería oscurecer los problemas fundamentales que enfrenta. Estos están en tres frentes: la economía nacional, la oposición interna y el creciente aislamiento internacional de Argentina.

La actual euforia es suficiente, aunque es poco probable que resista una derrota diplomática, el retiro de las fuerzas o una derrota militar. La ocupación de las islas ha demostrado ser popular debido al aumento del sentimiento nacionalista en los últimos años en todo el espectro político. Esto refleja la decadencia de Argentina como poder regional, la tendencia cíclica de su propia economía hacia el estancamiento y el aumento del conflicto político de clases. El nacionalismo ofrece una oportunidad para su nuevo papel geopolítico, una explicación de sus distorsiones de la economía local y la esperanza de unir a una nación cada vez más en lucha entre los mismos habitantes.

Pero no puede superar la contradicción fundamental entre la idea de nación y la realidad de su economía comercial. Los que se benefician con la economía libre (terratenientes, financieros y rentadores y el capital multinacional) son necesariamente anti-nacionalistas. Pero sólo pueden obtener sus ganancias -debido a la baja productividad de la economía- a expensas de los que tratan de obtener sus ganancias con cierto grado de nacionalismo económico y gran parte del sector público asociado con ellos; los que ganan salarios en general, el movimiento sindical y el capital nacional. El actual régimen se sienta incómodamente en los cuernos del dilema, no puede ganar el apoyo interno a largo plazo precisamente por sus políticas económicas de mercado libre. La toma de las islas representa entonces, un intento de una solución política del dilema económico y es probable que fracase.

La oposición interna de la junta ya no es más la izquierda. Esta fue en gran parte eliminada en 1976 y 1977, por lo tanto hace que la justificación del régimen para sostener un gobierno duro se hace cada vez más difícil. La disidencia ahora viene de los sindicatos peronistas y de los partidos de centro, tales como los radicales, los demócratas cristianos y los peronistas, la mayoría de los cuales habían festejado el golpe de 1976. La base de su oposición tiene menos que ver con la libertad política que con los desastro

sos resultados de la política económica del gobierno. Los partidos en particular no se inclinan por un rápido retorno a las elecciones, debido a que sus divisiones internas siguen siendo profundas. Pero no pueden decir representar al pueblo e ignorar el sufrimiento y privaciones que han sufrido durante los últimos años. En breve, Argentina está muy movilizada políticamente y existen límites para que el alcance de la austeridad no provoque un trastorno público.

El movimiento sindical representa el principal desafío. A pesar del ataque legal a sus poderes para organizarse y de la presión económica que el proceso de desindustrialización ha significado para ellos, siguen siendo fieles defensores de los derechos de la clase trabajadora en particular y del sector salarial en general. Actualmente están dividos nacionalmente en el grupo CNT, que se inclina hacia la colaboración con el gobierno y CGT que representa el ala intransigente del Peronismo. Esta división y su nacionalismo compartido le ha dado al gobierno cierto descanso político, pero está claro que, con el objeto de obtener su apoyo a largo plazo, tendrán que hacerse mayores cambios en la política económica.

La cuestión crítica es si realmente esto se puede hacer. El Presidente Galtieri indicó que no se opondría a alejarse del apoyo en las fuerzas de mercado que han llevado a tantos argentinos a la misería económica. Pero econtrará muchos obstáculos. El primero es la oposición que esto creará entre los partidarios del régimen, con todo el riesgo de la fuga de capital, la especulación en contra del peso y la falta de pago de la deuda externa. El segundo es que la economía industrial nacional -ineficaz en principio- puede caer más en la recesión por los moderados cambios en el suministro de dinero y las tasas de interés pueden tener la oportunidad de reavivarla. Por último, todo tipo de medida requiría una alianza política (más probablemente con los peronistas) y, debido a su confusión, esto requeriría un deseo de compromiso que nunca han demostrado en el pasado.

En el futuro inmediato se podrá encontrar otra fuente de oposición más probable dentro de los militares mismos. Esto es probable que no ocurra entre la Armada y la Fuerza Aérea. Ellos tienen suficientes razones para sentirse ofendidos, debido a que es muy probable que sean los que más sufran en caso de un conflicto armado e históricamente las relaciones entre ellos y el Ejército nunca fueron fáciles. Pero en los últimos años, en respuesta directa a la amenaza que representó la izquierda para los militares en general, ha aumentado la presión por un frente unido de las fuerzas en asuntos políticos. Cada vez más, el gobierno militar ha sido la junta en lugar de un hombre fuerte y el proceso de

toma de decisiones se ha vuelto más burocrático. La división en este punto podría llevar a la destrucción de todos ellos y por lo tanto debe ser eliminada.

Otra fuente de divisiones más probable está dentro del ejército mismo, y esta podría ser de varias formas. La culpa por el actual conflicto podrían echársela a Galtieri y se nombraría a un nuevo líder (tal como el Sr.Teau, actual ministro de Interior) con un mandato para llegar a un acuerdo. Esto ayudaría a su imagen ante el público, pero aún implicaría un golpe masivo al prestigio del ejército. Por otra parte, la extrema derecha en el alto comando podría intentar un golpe de estado unilateral, pero sería poco probable que tenga apoyo en los cuerpos de oficiales a la larga y no iría a ninguna parte para la solución de la crisis internacional.

La oposición más posible vendría del ala nacionalista (que no está de acuerdo con el acercamiento diplomático y militar actual de la junta con EE.UU.) se uniera a los "progresistas" tal como el General Liendo (ex ministro de Trabajo, Ministro de Interior y presidente interino en diciembre de 1981) con una plataforma de reanimación económica. Esto sería un cambio completo para la opción de Galtieri pero sería muy difícil de lograr.

Pero debe haber un cambio en la composición y la dirección de la política de la junta internamente, sino sobre las Malvinas. Su vulnerabilidad más grande (y una que presuntamente el gobierno inglés le ha urgido a los americanos para que la utilicen) es la deuda externa, ahora de más de 32 billones de dólares estadounidenses. Este año sólo se tendrá que pagar más de siete billones y el déficit del sector público está aumentando mientras las reservas disminuyen. El gobierno argentino durante los últimos seis años ha basado su estrategia económica en la atracción de capital extranjero (especialmente en el sector de energía) y esto es lo que se considera más vulnerable de todos.

REPERCUSIONES PARA ARGENTINA

George Philip

Argentina siempre ha tenido una posición incómoda en América Latina: hasta hace muy poco ha sido más desarrollada y más rica que otros países del continente y tendió a considerarse más europea que latinoamericana. Durante el siglo XIX se consideró rival de los EE.UU. para la dominación hemisférica y desde entonces, ha seguido una política exterior independiente hasta la caída de Perón en 1955. La rápida decadencia de Argentina dentro de América Latina desde entonces le ha agregado un poco de amargura a su pasado aislamiento y alineamiento con el resto del continente. Desde 1976, su política exterior ha sido cada vez más beligerante: aparte de las islas Malvinas y el Canal de Beagle, desempeñó un papel importante en fomentar el golpe militar de 1980 en Bolivia y también ha considerado mandar tropas -o en todo caso asesores- para combatir el "comunismo" en Centroamérica.

Es probable que esta beligerancia continúe o incluso se fortalezca, si Argentina fracasa en la toma de las Malvinas; una completa derrota militar puede desmoralizar al país completamente por un tiempo, pero esto parece poco probable que ocurra. Así, las Malvinas, recapturadas por la fuerza, seguirán siendo asediadas por Argentina en el futuro, y emprenderán vigorosamente otros conflictos limítrofes (notablemente con Chile). Además, es probable que los futuros gobiernos argentinos le echen la culpa a EE.UU. por la situación difícil en las Malvinas y por revertir la posición anti-americana "anti-imperialista" más cerca del panorama histórico que el actual pro-americanismo de Galtieri. (También hay, como veremos, razones políticas internas por las cuales se podría dar ese resultado). Tal enfoque izquierdista iría muy bien con los vínculos argentinos con la URRS -tanto política como comercialmente- y es posible que la URRS ayude a la Argentina a desarrollar más el programa nuclear avanzado.

Los gobiernos militares rara vez sobreviven una derrota militar, y no hay ninguna razón para creer que Galtieri le iría mejor. Si fuesen derrotados, los militares argentinos sufrirían un tremendo golpe en su prestigio y podrían perder el control político completamente. Esto sugeriría un retorno a cierta forma de peronismo, quizá bajo el liderazgo de algún oficial militar joven; los peronistas han sido tradicionalmente nacionalistas tanto en la política económica como exterior. Un gobierno así, que tome el poder en

un período de crisis económica y política, casi seguro que no podría satisfacer a la comunidad banquera internacional y podría no desear hacerlo. Ya sea que haya una derrota total o alguna forma de "renegociación" artificial, es probable que Argentina trate de desarrollarse más autárticamente y rechazaría las políticas post-1976 de liberación económica; nuevamente la URRS y los países latinoamericanos podrían estar dispuestos a un trueque una vez que la finanza internacional sea inalcanzable.

Por todas estas razones, sería más razonable esperar un brusco cambio de Argentina hacia la izquierda ante la derrota militar; esto implicaría un nacionalismo en aumento (económico y político), alguna clase de alianza con la URRS y posiblemente el desarrollo de la capacidad nuclear.

Dentro de América Latina en general, Gran Bretaña podría sufrir un contragolpe; esté sería menor en los casos de Brasil, Chile y Méjico (de los cuales todos tienen distintos grados de anti-argentinismo) que otros. Si EE.UU. tácitamente o activamente apoyase a Gran Bretaña, también sufriría el contragolpe. Esto pagaría un alto precio para las políticas centroamericanas de EE.UU. No obstante, debido a que estas políticas ya son confusas, las consecuencias de esto pueden ser no tan graves. Además, también es verdad que EE.UU. ya no puede esperar un apoyo automático de incluso los gobiernos más conservadores latinoamericanos, de manera que un atraso mayor podría ser menos significativo que hace veinte años. De todas maneras, EE.UU. puede enfrentar crecientes dificultades internacionales sobre el status de Puerto Rico (que junto con las islas Malvinas, es la única cuestión "imperialista" aún no resuelta pera América Latina) Una cantidad de países podrían tomar posiciones lejanas a la de EE.UU. para ser más del "Tercer Mundo" -Perú, Colombia, y Venezuela podrían inclinarse a tener un cambio así.

Un cambio en la dirección de la política argentina puede tener una influencia directa en la distribución del poder político en Bolivia y Paraguay. Los gobiernos bolivianos son en general inestables y un cambio político aquí podría estar limitado a su importancia internacional. El caso de Paraguay es más importante. El Presidente Stroessner no puede pretender seguir en su cargo durante más años (ya es el gobernante con más años en el cargo del mundo) y Argentina esperará tener algo de influencia en su sucesión. Si Argentina fuese demasiado activa, se arriesgaría a un conflicto con Brasil, que es el más poderoso de los dos. Las relaciones argentino-chilenas también se volverían difíciles (particularmente si Chile le prestase apoyo a Gran Bretaña por las islas Malvinas) y Chile podría buscar una alianza militar formal con Brasil y quizá también con EE.UU.

Los propios intereses nacionales de Gran Bretaña dentro de América Latina -y a fortiori los que afectan a la Argentina- son relativamente limitados y, por esta razón, serían muy afectados por mayores repercusiones después de la victoria militar en el Atlántico Sur. El comercio británico con Argentina es muy limitado e incluso las restricciones comerciales limitadas impuestas por otros países latinoamericanos no serían muy dañinas -y es difícil, por ejemplo, preveer una prohibición a largo plazo completa de la importación del whisky. La cobertura de la deuda británica es más seria, pero la comunidad banquera internacional no permitiría que Gran Bretaña no pague la deuda. Los intereses políticos británicos se verían muy seriamente afectados; Gran Bretaña tendría más problemas por Gibraltar, Belize y la disputa de Venezuela-Guyana (después del rechazo por parte de Venezuela del arbitraje británico del límite en 1899) en el caso de un fracaso de la operación militar más que de lograr la victoria militar.

El área más difícil de explorar, pero indudablemente la más importante sería la de las relaciones anglo-americanas. Todo acuerdo a largo plazo de la cuestión de las Falklands requiere el visto bueno americano (o el apoyo de la UN, que depende de dicho visto bueno). Aún si Gran Bretaña lograse recapturar las islas Malvinas, está claro que no podría retenerlas indefinidamente por sí misma. Además, por las razones expuestas anteriormente, una Argentina derrotada no querría negociar un acuerdo de largo plazo dejando las islas en manos británicas; ningún gobierno argentino podría sobrevivir dicho acuerdo y ningún acuerdo así se mantendría más tiempo de lo absolutamente necesario. Así, si las Malvinas fueses tomadas por la fuerza, tendrían que ser mantenidas por la fuerza (que es poco probable a menos que Gran Bretaña obtenga un aliado permanente en la región -una posibilidad muy remota) o buscar la protección de algún organismo neutral. Las Naciones Unidas podría encargarse de la protección de las islas, pero sólo si hubiese el deseo político para aplicar esto. No sería bueno poner una fuerza de mantenimiento de paz que simplemente evacuaría las islas al primer signo de problema. Sólo EE.UU. podría, directa o indirectamente, ofrecer la credibilidad política necesaria y haría eso sólo con un alto costo político para ellos mismos, debido a que esto sería mal visto por los latinoamericanos, como una posición pro-británica. Es aún más probable que Grán Bretaña ejerza un peso mayor en los EE.UU. que Argentina (incluso cuando estuviese apoyada por los países latinoamericanos), pero las relaciones serían un tanto tensas si Washington se encontraría presionado a tomar una posición pro-británica que sería peligrosa de varias formas.

En resumen, sería demasiado optimista creer que la victoria militar podría estar garantizada por las subsiguientes negociaciones entre vencedores y vencidos. Es casi cierto que

Argentina se negaría a aceptar una derrota y continuaría presionando su reclamo de las islas; esto podría ser resistido sólo por una presencia internacional que sería considerada por Argentina y otros países latinoamericanos como pro-británica; dicha presencia impondría ciertos costos a los gobiernos participantes (probablemente incluyendo a EE.UU.) y también los involucraría en un serio conflicto con una Argentina cada vez más radical y pro-soviética. En todas partes, Argentina trataría de ocasionar problemas y tendría muchas oportunidades para hacerlo. La confianza financiera internacional en Sudamérica podría verse afectada y así crear más reacciones en cadena. En general, esta situación debe evitarse en lo posible.

ALTERNATIVAS PARA GRAN BRETAÑA

William Wallace

La política británica en su búsqueda de una solución aceptable sobre la disputa de las islas Malvinas necesita tomar en cuenta una cantidad de factores: los intereses en litigio, tanto para Gran Bretaña como para el sistema internacional en general; los medios a nuestra disposición para ejercer presión en el gobierno argentino; y los lineamientos de un acuerdo que podría ser aceptable para todas las partes y que tenga probabilidades de permanencia.

Los intereses directos de Gran Bretaña son políticos y económicos. Los intereses políticos comienzan con el compromiso de los sucesivos gobiernos británicos a respetar los deseos de los isleños malvinenses y apoyar sus derechos de autodeterminación. Más ampliamente, incluyen el efecto del resultado de la disputa de las Malvinas que tendrá en la credibilidad de los compromisos en el exterior de Gran Bretaña con respecto a las restantes dependencias y los últimos territorios en los cuales el gobierno retiene su compromiso moral. Más en general, se podría cuestionar que el prestigio del país está en juego de una forma en la cual se está manejando la disputa, tanto en términos de determinación de Gran Bretaña para apoyarse en la legislación internacional como en términos de su posición como principal poder de segunda categoría.

Los intereses económicos directos de Gran Bretaña en Argentina son, como se dijo antes, muy pocos aunque su participación financiera en la economía argentina no es insignificante y sigue habiendo una importante inversión británica en el país. El impacto de una larga disputa en los intereses británicos económicos vendría más que nada del impacto en la economía interna de un sostenido gasto militar para apoyar las fuerzas en el Atlántico Sur, con consecuencias para la política económica del gobierno y para la economía en general. Si otros países latinoamericanos le diesen su apoyo explícito a la Argentina, quizá tomarían medidas económicas en contra del comercio exterior de Gran Bretaña, una proporción mayor del comercio exterior británico se vería afectado.

El interés más grande de Gran Bretaña en el mantenimiento del orden internacional es compartido por sus aliados en Europa Occidental y Norteamérica y mucho más por todos los estados miembros de las Naciones Unidas. La acción de Argentina ha intentado resolver una disputa territorial existente por medios unilaterales de fuerza en lugar de negociar, y

así fue condenada por el Consejo de Seguridad de la UN; un resultado que demostró el éxito del uso de la fuerza para lograr objetivos territoriales sería observado por otros estados que tienen disputas territoriales sin resolver, en América del Sur y Central, en Africa y en otras partes. Con respecto a esto Gran Bretaña puede considerarse como que está actuando en nombre del orden internacional y también en defensa de sus propios intereses. El voto en el Consejo de Seguridad y el apoyo de los socios europeos refleja esta preocupación general. No obstante, la cuestión es hasta qué punto llega la responsabilidad de mantener el orden internacional en este caso para que Gran Bretaña actúe sola o en acción conjunta con otros estados.

Los instrumentos a disposición de Gran Bretaña

Gran Bretaña tiene tres instrumentos principales para aplicar en Argentina: diplomático, económico y militar. Los dos primeros están abiertos a la colaboración multilateral; el tercero Gran Bretaña debe actuar sóla necesariamente.

Los esfuerzos diplomáticos tuvieron éxito en asegurar el apoyo del Consejo de Seguridad para el caso de Gran Bretaña, al convencer a una cantidad importante de los países del Tercer Mundo que esa no era simplemente una cuestión de descolonización y para establecer una posición europea unida tanto en las medidas diplomáticas como económicas. Si la disputa se prolonga, será de crucial importancia para Gran Bretaña mantener la ventaja diplomática, por medio del convencimiento cuidadoso y la consulta dentro de las Naciones Unidas, por medio de la permanente consulta con sus socios europeos y por medio de los esfuerzos diplomáticos continuos para explicar el caso británico a otros gobiernos. Este proceso diplomático no será sin algún costo, al imponer a Gran Bretaña la necesidad de tomar en cuenta los puntos de vista de sus socios y evitar las acciones que podrían verse como un debilitamiento de su posición para convertirse en la parte perjudicada de la disputa.

Las medidas económicas ya fueron tomadas -multilateralmente- en la forma de embargo comercial de la comunidad y -unilateralmente- en la forma de congelamiento de los fondos financieros argentinos en Gran Bretaña. El mantenimiento de un embargo con éxito en las exportaciones argentinas a la comunidad europea, si es necesario durante un período de meses, representa potencialmente una de las fuentes más poderosas de presión a disposición de Gran Bretaña para empujar a la Argentina a un acuerdo negociado. Los otros mercados para las exportaciones argentinas son limitados, y los más dis-

ponibles inmediatamente -la URRS- tiene implicaciones políticas que no serían bien vistas por el régimen argentino. Un embargo financiero mayor aumentaría la presión en la ya débil economía argentina; pero podría ser peligroso provocar una falta de pago de la deuda externa argentina con consecuencias imprevistas para la estabilidad de los mercados financieros internacionales.

Los medios militares deben ser ejercidos por Gran Bretaña sólamente. El envío de una fuerza de tareas grande al Atlántico Sur justo antes del comienzo del invierno atártico es una empresa mayor, que implicará grandes costos y peligros si se mantiene por un período de meses sin fuentes cercanas para refugiarse o reabastecerse. Debido a la necesidad de mantener, en lo posible, la ventaja inicial de Gran Bretaña como la parte dañada en contra de la cual se ha utilizado la fuerza, hay obviamente fuertes argumentos para usar la fuerza mínima, por medio de la imposición del bloqueo en las islas Malvinas, posiblemente aumentando el bloqueo general si otros medios de presión fallan. Pero el mantenimiento del bloqueo puede requerir la interdicción forzosa de barcos o aviones que lleve a un estallido de la lucha. Las ventajas de asegurar una fuente de refugio y reabastecimiento están en contra de una estrategia de bloqueo prolongado y están a favor de considerar un aterrizaje o desembarco en algunas partes de las Malvinas si la disputa se prolonga más allá de las próximas semanas.

¿Hacia un acuerdo?

Gran Bretaña tiene a su elección la búsqueda de la imposición de un acuerdo a los argentinos por el uso directo de la fuerza o logrando un acuerdo negociado con términos satisfactorios por el uso de todos los medios diplomáticos y presión económica a su disposición, apoyada por la amenaza de fuerza militar si todos estos medios fallan. Debido a la fuerza y solidaridad de la opinión argentina sobre la cuestión de la soberanía, desde la extrema izquierda a la extrema derecha en la política argentina, la única manera de reafirmar la soberanía será por el uso directo de la fuerza militar y por el mantenimiento de las fuerzas suficientes en la región para frenar a la Argentina en un futuro. De otra manera, la cuestión simbólica de la soberanía debe ser concedida finalmente dándole concesiones de autodeterminación a los isleños. La dificultad -quizá el punto crucial para resolver la disputa- será resolver la cuestión de soberanía sin reconocer el principio de que las disputas territoriales no se deben resolver por la fuerza; requiriendo que las tropas argentinas se retiren antes de que se ofrezcan las concesiones fundamentales. Si se puede resolver

este punto crucial, entonces las negociaciones podrían reanudarse sobre el futuro status de las islas, y sobre cuestiones como la explotación de los recursos minerales y de alimentos de las aguas que rodean las islas y las implicaciones de un acuerdo de la disputa para un desarrollo a largo plazo de la Antártida.

A Gran Bretaña le conviene presentar la disputa y moverse hacia un acuerdo, dentro del marco multilateral posible, en lugar de presentarla como una disputa directa entre Gran Bretaña y Argentina. La fuerza de una posición abierta de Gran Bretaña ha sido su aceptación al actuar de acuerdo con la legislación internacional, el apoyo que ha recibido de otros estados y el relativo aislamiento en el cual dejó a la Argentina. Gran Bretaña ha demostrado su determinación para buscar una salida equitativa por medio de las medidas diplomáticas, económicas y militares que tomó. La decisión de aumentar los impuestos para pagar los costos adicionales de la operación sería un importante símbolo de la determinación del gobierno para ver finalizada la disputa. Debido al alcance de las presiones diplomáticas y económicas a disposición de Gran Bretaña, siempre que retenga el apoyo de otros gobiernos, se debería considerar la fuerza militar como último recurso en lugar del primero. Los objetivos de la política británica deben lograr un acuerdo duradero que al mismo tiempo salvaguarde los intereses de los isleños y refuerce el respeto por el orden internacional.

SECRETO

C59/1C

INFORME BRITANICO RESERVADO DISTRIBUIDO EN EL CUARTEL GENERAL DE LA NATO EN DICIEMBRE DE 1982, REFERENTE A OPERACIONES MILITARES Y CONSIDERACIONES ESTRATEGICAS SOBRE LAS ISLAS MALVINAS .

(ANEXO A LA NOTA CDUSS-CRALA "S" Nr. 16/83 DEL 01-02-83)

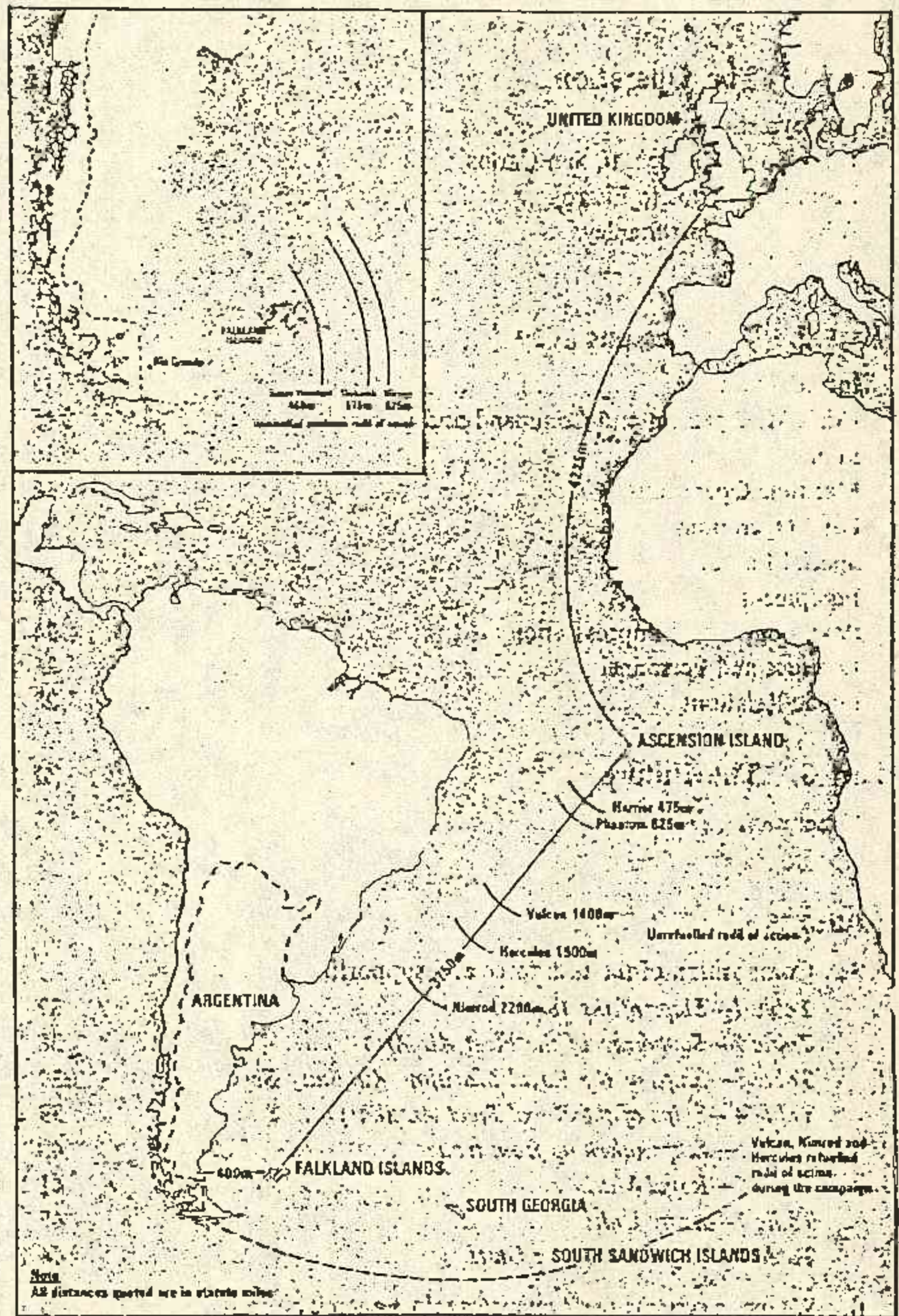


DÜSSELDORF

DICIEMBRE 1982

Contents

3144485 A2


UNITED KINGDOM
ASCENSION ISLAND
Harrier 475m
Phantom 825m
Vulcan 1400m
Unrefuelled radii of action
Hercules 1500m
3750m
Nimrod 2200m
ARGENTINA
400m
FALKLAND ISLANDS
SOUTH GEORGIA
Vulcan, Nimrod and Hercules refuelled radii of action during the campaign
SOUTH SANDWICH ISLANDS
Note
All distances quoted are in statute miles

Part 1

The Operation

101. On 2 April 1982 in an act of unprovoked aggression against British sovereign territory and British people Argentine forces invaded the Falkland Islands. The next day they invaded South Georgia. These invasions were launched despite urgent calls upon the Argentine Government from the President of the USA, the President of the United Nations (UN) Security Council and the Secretary General of the UN to desist from military action. The invasion was immediately condemned by the UN Security Council in its Resolution 502. That Resolution went on to call for an immediate withdrawal of the Argentine forces occupying the Falkland Islands, and for a peaceful settlement of the dispute.

102. The Government made clear from the first its willingness to accept and abide by Resolution 502. We engaged in intense and prolonged diplomatic activity in pursuit of a peaceful solution. But we could not depend upon it. We therefore took military steps intended to put pressure on Argentina to withdraw and to make possible our repossession of the Islands by force if that should ultimately prove necessary. Three days after the invasion HMS *Hermes* and HMS *Invincible* left the United Kingdom to head what was to become the largest task force in recent history.

103. While diplomatic efforts continued the net was gradually drawn more tightly around the Argentine garrison on the Falklands. On 12 April we imposed a maritime exclusion zone of 200 miles around the Falklands against Argentine naval ships. On 23 April we warned that any approach by Argentine forces which could amount to a threat to interfere with the mission of British forces in the South Atlantic would be dealt with appropriately. On 25 April the task force repossessed South Georgia. The recapture of South Georgia dealt a psychological blow to the Argentine Government and provided clear evidence of the United Kingdom's resolve and willingness to resort to military action if all other courses were closed. It also gave the task force an anchorage in the South Atlantic. On 29 April we warned that all Argentine vessels shadowing the task force would be liable to attack. Despite this increasing military pressure, however, Argentina showed no signs of yielding on any points which could make negotiations possible.

104. We took further measures: on 30 April a total exclusion zone was imposed; on 1 May Port Stanley airfield was bombed; and on 7 May we warned that any Argentine warship or military aircraft over 12 miles from the Argentine coast would be treated as hostile. Even at this stage the way was open for the Argentine Government to accept a peaceful withdrawal of their troops. They declined, and it became clear that the Falklands would have to be retaken by force.

105. The first major landing on the Falkland Islands was made at San Carlos Water on the night of 20/21 May. In the actions which followed there were inevitably setbacks and casualties. Nevertheless, just over three weeks later Major General Moore, the Land Force Commander, accepted the surrender of General Menendez and his force at Port Stanley. It was by any standards a brilliant campaign, marked by exceptional logistic planning and improvisation, and carried through with outstanding skill and fortitude.

Deployment

106. To despatch a task force in such a short space of time was a remarkable achievement. It was the result of close cooperation between the Services, the Merchant Navy, the Royal Dockyards and commercial ports, the stores and transport organisations of the Ministry of Defence, and Industry. The task force had to be stocked and provisioned for at least three months at sea. Many of the merchant ships required extensive modification to prepare them for their new rôle. Eventually over 110 ships were deployed.[1] These included 44 warships; 22 from the Royal Fleet Auxiliary (RFA); and 45 merchant ships whose civilian crews were all volunteers.

107. The Falkland Islands lie 8,000 miles south-west of the United Kingdom and over 3,500 miles from Ascension Island; but only 400 miles from the Argentine mainland. The task force needed to be self-sufficient in food, water, fuel, ammunition and all the other military equipment it might require. Sound transport and logistic arrangements were vitally important. The ships of the RFA and the Merchant Navy and the Royal Air Force's transport aircraft were to be the task force's lifeline. Merchant shipping alone transported 9,000 personnel, 100,000 tons of freight and 95 aircraft to the South Atlantic. The supply chain carried 400,000 tons of fuel. RFA support ships transferred ammunition, dry cargo and fuel on some 1,200 occasions, in addition to more than 300 helicopter transfers. British forces established a joint forward operating base at Ascension Island. The Royal Air Force moved over 5,800 people and 6,600 tons of stores through Ascension Island in more than 600 sorties by Hercules and VC10 aircraft. Hercules aircraft also made some 40 supply drops to the task force, which entailed mid-air refuelling in round-trips lasting, in many cases, over 25 hours. This massive logistic effort enabled the warships and the aircraft of the task force to operate continuously without returning to distant bases for provisions.

108. In the space of seven weeks a task force of 28,000 men and over 100 ships had been assembled, sailed 8,000 miles, effectively neutralised the Argentine navy and fought off persistent and courageous attacks from combat aircraft which outnumbered its own by more than six to one. This in itself was no mean feat, but the task force then put ashore 10,000 men on a hostile coast while under threat of heavy air attack; fought several pitched battles against an entrenched and well supplied enemy who at all times outnumbered our forces; and brought them to surrender within three and a half weeks.

Note:

1. *Details of the composition of the task force and supporting elements are given in Annex A.*

From South Georgia to San Carlos

109. The first action at sea took place off South Georgia when on 25 April the Argentine submarine *Santa Fé* was attacked on the surface some five miles from the main harbour at Grytviken. She was badly damaged and subsequently beached. The same day the Island was repossessed by Royal Marines and Special Forces (which comprise the Special Air Service (SAS) and the Special Boat Squadron (SBS) of the Royal Marines (RM)). On 1 May a Vulcan followed by Sea Harriers carried out their first attacks on the Falklands, and the first Argentine aircraft were shot down. The carrier group made a major demonstration of force, simulating an amphibious landing off Port Stanley which successfully drew the Argentines and revealed some of their defensive positions.

110. On 2 May HMS *Conqueror* detected the Argentine cruiser, *General Belgrano,* accompanied by two destroyers, sailing near to the total exclusion zone. Other Argentine ships were also thought to be probing our defences to the north of the zone. The *Belgrano,* and her escorts armed with Exocet missiles, posed a clear threat to the ships of the task force. She was therefore attacked and sunk by torpedoes. Thereafter major Argentine warships remained within 12 miles of the Argentine coast and took no further part in the Campaign. Argentine submarines continued to pose a serious threat, but no task force ships were successfully attacked.

111. The task force suffered its first major loss on 4 May. HMS *Sheffield,* while on forward radar picket duty, was hit by an Exocet missile launched from an Argentine Super Etendard aircraft. The missile hit fuel tanks amidships and serious fires started, which filled the central section of the ship with acrid smoke. After nearly four hours, with the fires increasing in intensity, the Captain gave orders to abandon ship. 20 members of her crew died.

112. By mid-May the task force had accomplished two of its main tasks: the movement of the troops safely to the South Atlantic and the establishment of control of the seas around the Islands. The rôle of the carriers, HMS *Hermes* and HMS *Invincible,* was crucial at this and subsequent stages in providing air defence and the means of attacking enemy ships and ground positions, while their helicopters provided constant anti-submarine protection.

113. It was now necessary to put land forces ashore in sufficient strength to repossess the Islands. San Carlos was chosen as the site for the amphibious landing because it offered a good anchorage which could be protected against submarine attack and was an area known to be lightly defended by the enemy and difficult for him to reinforce rapidly. The low hills surrounding the inlet afforded good protection against the risk of Exocet attack. Men of the SAS and the SBS had for some time been reconnoitring East and West Falkland. Taking advantage of the intelligence they had gained, and under cover of a Naval bombardment, the SAS carried out a daring night raid on Pebble Island on 15 May. They destroyed 11 Argentine aircraft on the ground.

114. On 20 May the main amphibious force moved towards San Carlos Water, taking advantage of an overcast sky and poor visibility, and keeping strict radio silence. Meanwhile Special Forces mounted a series of diversionary raids at various points around East Falkland. Under cover of Naval gunfire,


SAS Raid 14/15 May
3 Commando Brigade Landing 20/21 May
Route of 45 Cdo's march 27 May - 4 June
Route of 3 PARA'S march 27 May - 2 June
Pebble Is.
WEST
FALKLAND
Mt. Adam
Port Howard
San Carlos Water
San Carlos
Douglas
Teal Inlet
Mt. Kent
STANLEY
Mt. Usborne
Camilla Creek House
Darwin
Goose Green
Fitzroy
Bluff Cove
Mt. Sullivan
Fox Bay
FALKLAND SOUND
EAST
FALKLAND
CHOISEUL SOUND
Landing of units of 5 Infantry Brigade 6 - 8 June
2 PARA Battle for Goose Green 28 May
0 10 20 MILES
0 10 20 30 KILOMETRES

men of the 3rd Commando Brigade RM (3 Cdo Bde), including the 2nd and 3rd Battalions, the Parachute Regiment (2 PARA and 3 PARA), embarked in their landing craft and headed for the shore. The landing was made over four beaches. Helicopters operated continuously, moving stores and helping to establish the beach-head. The operation achieved complete tactical surprise. 5,000 men were safely landed, and what little opposition there was quickly collapsed. British losses in this phase were two helicopters and their crews.

115. The next morning brought clear blue skies, but the landing force had won a vital few hours to establish defensive positions and begin to set up their Rapier fire units. At mid-day the Argentine air force began a series of fierce and protracted attacks against the beach-head and the ships supporting it.

116. The Sea Harriers on combat air patrol provided the outer layer of defence. The second layer was provided by a pair of ships known as the 'missile trap', positioned off the northern entrance to Falkland Sound. These were usually a Type 42 destroyer armed with Sea Dart and a Type 22 frigate with Sea Wolf. The next layer of defence, which became known as the 'gunline', was a group of three or four ships inside the entrance to the Sound using every gun and missile system they possessed to fight off the incoming Argentine aircraft. Finally within the anchorage itself (nicknamed 'bomb alley'), where there were often up to eight troop or stores ships at any one time, the small calibre guns and Sea Cat missiles from the assault ships, HMS *Intrepid* and HMS *Fearless*, together with Blowpipe missiles, machine guns and notably the Rapier fire units on shore provided the final layer of defence.

117. The Argentine pilots were courageous and persistent in their attacks and ships of the task force suffered loss and damage during the first few days after the landing. On the 'gunline' we lost HMS *Ardent* and HMS *Antelope* on 21 and 23 May; 24 men died. Six other ships were damaged between 21 and 24 May. But the Argentines paid a heavy price. On 21 May British forces shot down some 15 attacking aircraft. When attacks resumed on 23 May, 10 attacking aircraft were destroyed; on 24 May a further 18 were shot down.

118. On 25 May, Argentina's National Day, the Argentine air force made a major effort against the task force. HMS *Coventry* had been in the 'missile trap' to the north-west and had successfully controlled Sea Harriers and shot down three aircraft herself. She was attacked at low level by waves of Skyhawk aircraft which overwhelmed her defences. She capsized quickly. Survivors were rescued by HMS *Broadsword* and helicopters; 19 men died. Air attacks on the beach-head now became much less frequent and British forces were safely established ashore. The battle of San Carlos had been won.

119. Away from the beach-head air attacks continued. On 25 May the merchant ship, *Atlantic Conveyor*, which had delivered Harriers to the task force and was carrying much needed supplies, including helicopters, was north-east of the Falklands. Two Exocet missiles, launched from Argentine Super Etendard aircraft, hit the *Atlantic Conveyor*. The ship was set on fire. The fire spread rapidly and the ship was abandoned with the loss of 12 lives. A third attack on the task force by air-launched Exocet on 30 May was successfully countered.

3144485 B*

From San Carlos to Fitzroy

120. With the establishment of a firm bridge-head the advance on Port Stanley became the next objective. One threat to the flank of any attack on Port Stanley lay in the significant Argentine garrison and airfield at Darwin and Goose Green. 2 PARA was given the task of removing that danger and seeking an early victory. Overnight on 26/27 May one company of 2 PARA secured Camilla Creek House. After a 12 mile night approach march the rest of the battalion joined them and lay up for the day. An artillery troop of three 105mm light guns was flown into position to assist in the impending assault which started at 0200 hours on 28 May.

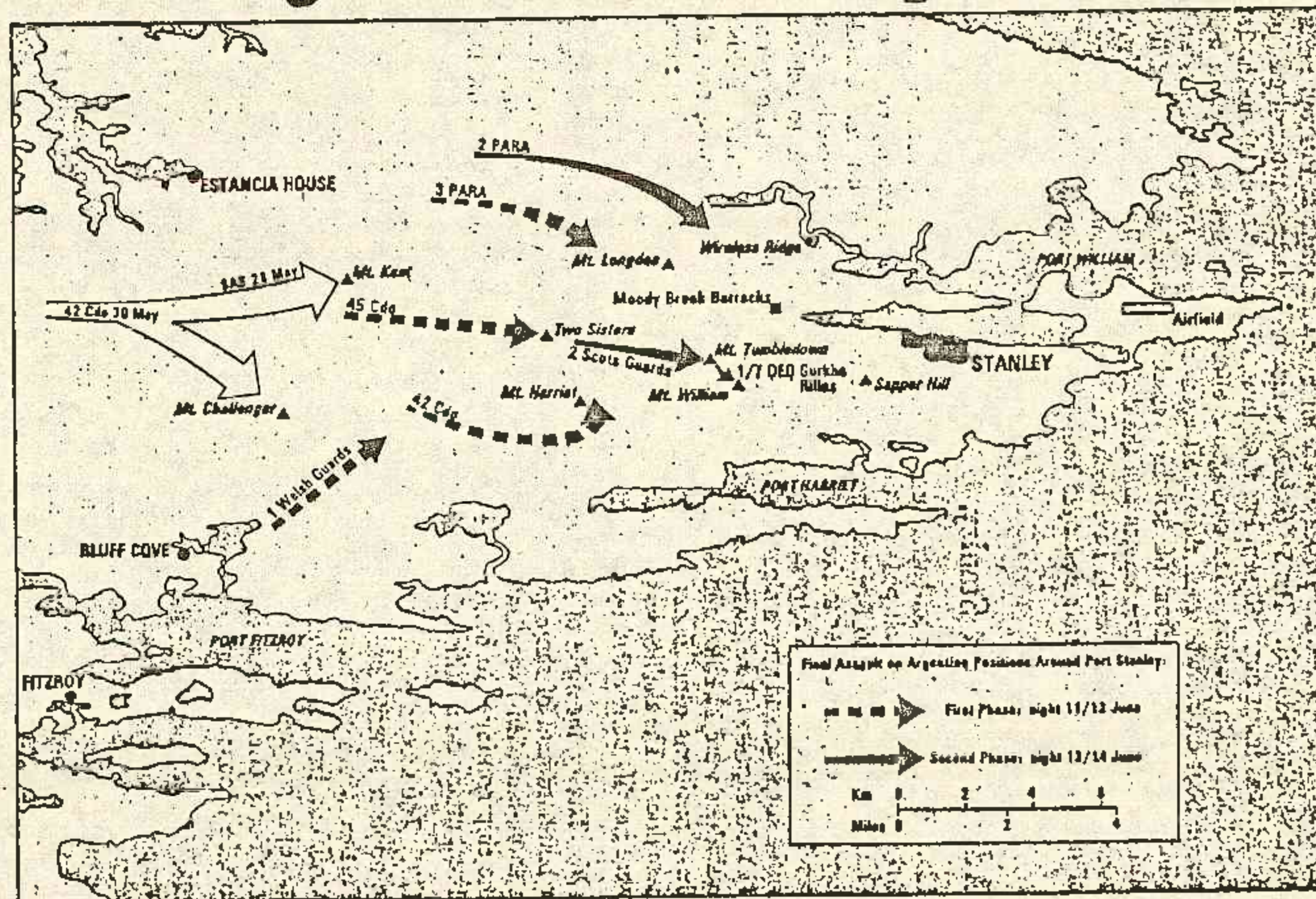
121. 2 PARA began by attacking Darwin, supported by Naval gunfire. The settlement was secured by mid-afternoon but the battalion was then faced with an advance on Goose Green, where the enemy were dug into strong defensive positions which had to be approached across the open ground of a narrow isthmus. Harrier aircraft were called in to attack the Argentine positions. The battalion was attacked by Pucara light aircraft from Goose Green, one of which was shot down by a Blowpipe missile. The battalion eventually overcame stiff resistance and pushed the enemy back into the settlement. A timely strike by the Harriers considerably helped the progress of the paratroopers and the next day the Argentine commander surrendered. British dead totalled 17.

122. Besides securing the flank, the battle was significant for two reasons. First it gave us a chance to assess the fighting qualities of the enemy. Second, and more importantly, by their outstanding performance against a numerically superior enemy 2 PARA established a psychological ascendancy over the Argentines which our forces never lost.

123. In the course of a remarkable march of 50 miles over difficult terrain in inhospitable conditions, 45 Cdo and 3 PARA secured Douglas Settlement and Teal Inlet on 30 May. Meanwhile the SAS had established a patrol base forward on Mount Kent. 42 Cdo, making best use of the helicopter lift available, leap-frogged forward to secure Mount Kent and Mount Challenger, the western approaches to Port Stanley. On the same day Major General Moore assumed command of all land operations. The 5th Infantry Brigade (5 Bde) came ashore on 1 June.

124. The Land Force Commander decided to press on quickly with the advance on Port Stanley and to commit 5 Bde to the South. When it was discovered that the Argentines had evacuated Fitzroy settlement 2 PARA moved forward rapidly to secure the area, which was an important point in the advance on Stanley. The 1st Battalion 7th Duke of Edinburgh's Own Gurkha Rifles and the rest of 2 PARA advanced by sea and by air while the 2nd Battalion Scots Guards, the 1st Battalion Welsh Guards and logistic support units were transported to Fitzroy by sea. The loss of Chinook helicopters on the *Atlantic Conveyor* had effectively precluded the option of air-lifting the bulk of 5 Bde. Passage by sea was therefore the only way to move forward quickly, maintaining the impetus of the advance and minimising the risk of Argentine counter-attack. On the nights 5/6 and 6/7 June the Scots Guards and elements of the Welsh Guards were successfully moved by HMS *Intrepid* and HMS *Fearless*.

3144485



2 PARA
3 PARA
ESTANCIA HOUSE
Mt. Longdon
Wireless Ridge
SAS 31 May
Mt. Kent
42 Cdo 30 May
45 Cdo
Moody Brook Barracks
PORT WILLIAM
Airfield
Two Sisters
2 Scots Guards
Mt. Tumbledown
1/7 DEO Gurkha Rifles
STANLEY
Sapper Hill
Mt. Harriet
Mt. William
42 Cdo
Mt. Challenger
1 Welsh Guards
PORT HARRIET
BLUFF COVE
PORT FITZROY
FITZROY
Final Assault on Argentine Positions Around Port Stanley:
First Phase: night 11/12 June
Second Phase: night 13/14 June
Km 0 2 4
Miles 0 2 4

The deployment of the balance of the Welsh Guards was thwarted by appalling weather. On the night 7/8 June RFA *Sir Galahad* was despatched with support units and the remaining Welsh Guards. On 8 June the cloud lifted and, before the final elements had been disembarked from the landing ships, RFA *Sir Galahad* and RFA *Sir Tristram* were hit by an air strike at Fitzroy. Both ships were abandoned. The *Sir Galahad*, which had a large number of men on board, was burnt out. 50 men lost their lives, of whom 32 were from the 1st Battalion Welsh Guards. The courageous efforts of the helicopter pilots and rescue boat crews, who took their craft again and again into the flames and blinding smoke rising from the stricken vessel, prevented greater loss of life. But for the bravery of the seamen and the dedication of all those who assisted ashore the loss of life would have been much greater. Later that day a pair of patrolling Sea Harriers destroyed four Mirages over Choiseul Sound.

Advance on Port Stanley

125. Despite previous set-backs through loss of men and equipment, particularly helicopters, the first phase of the main battle for Port Stanley began on 11/12 June when 3 Cdo Bde mounted a three battalion night attack. Simultaneously targets further to the east were bombarded by Naval vessels. As a result of vigorous and aggressive patrolling the troops were able to achieve initial surprise, and after a night of stiff fighting 3 PARA took Mount Longdon, 45 Cdo captured Two Sisters, and 42 Cdo captured Mount Harriet. British casualties were 22 killed and 44 wounded. Throughout the following day, all these positions came under considerable enemy artillery fire, causing more casualties. The shelling was not, however, all one way: the Argentine defences were heavily bombarded by our own artillery and at night by Naval guns.

126. During the night of 11/12 June HMS *Glamorgan* was withdrawing from a bombardment of shore positions around Port Stanley when she was hit by a shore-launched Exocet missile. Her company extinguished severe fires and the ship continued to be available for action. 13 men died. It was the last direct attack on a British ship in the Campaign.

127. The second phase took place on the night of 13/14 June. In the north, in another superbly executed night attack, 2 PARA captured Wireless Ridge. Further south the Scots Guards had a hard fight to capture Tumbledown Mountain from a regular Argentine Marine battalion whose heavily defended machine gun emplacements put up fierce resistance for a number of hours. The Scots Guards secured their objectives and the Gurkhas moved through to take Mount William to the south-east. In this final phase we lost 20 men.

128. Large numbers of the enemy abandoned their positions, discarded their weapons and stood around disconsolately. British troops followed up to the edge of Port Stanley where they were ordered to halt and fire only in self defence, to avoid fighting in the town and among the civilian population. Soon afterwards white flags were reported over Stanley and General Moore accepted the Argentine surrender.

Chronology

2 April	Argentina invades the Falkland Islands.
3 April	Argentina invades South Georgia; UN passes Security Council Resolution 502; first RAF transport aircraft deploy to Ascension Island.
5 April	First task force ships sail from the United Kingdom.
12 April	200 mile maritime exclusion zone comes into effect.
23 April	The Government warns Argentina that any approach by Argentine warships or military aircraft which could amount to a threat to the task force would be dealt with appropriately.
25 April	British Forces recapture South Georgia; submarine *Santa Fé* attacked and disabled.
30 April	Total exclusion zone comes into effect.
1 May	First attack on Falklands by Vulcan, Sea Harriers and warships; first Argentine aircraft shot down.
2 May	*General Belgrano* sunk by HMS *Conqueror*.
4 May	HMS *Sheffield* hit by Exocet missile; later sinks.
7 May	The Government warns Argentina that any Argentine warships and military aircraft over 12 miles from the Argentine coast would be regarded as hostile and liable to be dealt with accordingly.
9 May	Two Sea Harriers sink trawler, *Narwal*, which had been shadowing task force.
11 May	HMS *Alacrity* sinks store ship *Cabo de los Estados* in Falkland Sound.
14/15 May	Special Forces night raid on Pebble Island; 11 Argentine aircraft destroyed on the ground.
21 May	3 Cdo Bde establish beach-head at San Carlos; HMS *Ardent* lost; some 15 Argentine aircraft destroyed.

23 May	HMS *Antelope* crippled (sinks on 24 May); 10 Argentine aircraft destroyed.
24 May	18 Argentine aircraft destroyed; some damage to ships.
25 May	HMS *Coventry* lost and *Atlantic Conveyor* hit by Exocet (sinks 28 May); 8 Argentine aircraft destroyed.
28 May	2 PARA recapture Darwin and Goose Green.
30 May	45 Cdo secure Douglas settlement; 3 PARA recapture Teal Inlet; 42 Cdo advance on Mount Kent and Mount Challenger.
1 June	5 Bde land at San Carlos.
8 June	RFAs *Sir Galahad* and *Sir Tristram* hit at Fitzroy; 10 Argentine aircraft destroyed.
11/12 June	Mount Harriet, Two Sisters and Mount Longdon secured; HMS *Glamorgan* hit by shore-based Exocet—damaged but seaworthy.
13/14 June	Tumbledown Mountain, Wireless Ridge and Mount William secured; General Menendez surrenders.
20 June	South Thule secured.
25 June	Mr Hunt, Civil Commissioner, returns to Port Stanley.

Part 2
The Lessons

Introduction

201. The Falklands Campaign was in many respects unique. We must be cautious, therefore, in deciding which lessons of the Campaign are relevant to the United Kingdom's main defence priority—our rôle within NATO against the threat from the Soviet Union and her allies. The basic ingredients for success were present from the outset: a firm resolve; flexibility of forces, equipments and tactics; human ingenuity; and well trained officers and men.

202. From the outset the Government were heartened by the understanding and support of the United Kingdom's partners in the European Community, our Allies in NATO and, not least, our friends in the Commonwealth. This international support, which in many cases represented a clear choice of principle over material interest by the Governments concerned, was of value in bringing home to the Argentine leaders the extent of their international isolation. It also extended in some instances to the provision of material help which was of direct benefit to the task force.

203. The Campaign provided the Royal Navy's first experience of battle in the missile age. At San Carlos British forces undertook the first large-scale amphibious operation for many years. And in the land battles for Port Stanley they experienced an infantry battle at brigade strength and in extreme weather conditions. Our analysis of the Campaign is continuing; some new lessons have been learned; many more old lessons have been reinforced. The following sections describe the principal lessons and the steps we are taking to apply them.

Crisis Management and Command and Control

204. The higher management of the crisis was conducted by a small group of Ministers which was chaired by the Prime Minister and met almost daily. The Attorney General attended meetings when legal advice was required. Those in attendance always included the Chief of the Defence Staff, as the Government's principal military adviser. This group of Ministers ensured that the diplomatic, economic and military strands of our policy were properly coordinated. On the military side it established clear guidelines within which commanders were to conduct the operations, without making any attempt to direct the battle from 8,000 miles away. This short and clear chain of command made possible quick reaction to events and to the needs of the forces in the South Atlantic.

205. Effective political control and higher command of the operation required good communications between the United Kingdom and the task force. The vital importance was shown of satellite communications in operations conducted at great distance. There were times during the Falklands Campaign when the

flow of signal traffic to the task force threatened to exceed the capacity of the available systems. This never delayed the transmission of important operational messages but it did affect some other traffic. We currently plan to acquire a new British military satellite and to provide a terminal in all major surface warships, which will be a significant improvement. As the task force sailed south it became increasingly important to receive frequent detailed situation reports from the area of operations, both as general background for decision makers in Whitehall and as the essential basis for early and accurate announcements to Parliament and the media on events in the South Atlantic. Hard pressed local commanders were not always able to provide these and for the future we are considering how they might be enabled to do so. It will not, of course, be the intention to impose any detailed direction of actions in the field, which must remain the responsibility of the commander on the spot.

206. We have studied the management of the crisis carefully. In particular we have looked at the effectiveness of inter-Departmental coordination and the liaison between the Ministry of Defence and operational headquarters which in this case was the headquarters of the Commander-in-Chief Fleet. In every important respect the Government and military machines worked extremely well during the crisis.

Men

207. The most important factor in the success of the task force was the skill, stamina and resolution displayed by individual Servicemen. The value of professional, volunteer, highly trained and carefully selected Armed Forces was amply demonstrated. The specialised training of a substantial proportion of the landing force—such as the Commandos—was a particularly significant asset. The quality of British Servicemen was exemplified by the defence of the landing at San Carlos; by the determined assault on heavily defended enemy positions at Goose Green; by the remarkable series of night attacks before the fall of Port Stanley; and by the outstanding performance of the Harrier and helicopter pilots.

208. The manner in which the task force responded to the many challenges and difficulties it encountered totally vindicated the priority we attach to training at all levels, from the teaching of individual skills to large-scale exercises. The Campaign highlighted the importance of both physical and mental toughness. To achieve and maintain this we need to keep readiness and training at as high a level as possible.

Maritime Operations

209. The operations of the task force at sea were guided by three established principles of maritime warfare: containment of enemy forces, defence in depth and keeping the initiative. The course of the Campaign emphasised the relevance of these principles and the importance of a balanced fleet, the RFA's ability to replenish RN ships at sea and the support of ships from the Merchant Navy. The key questions of warship performance and maritime air defence are discussed in paragraphs 218–221 and 225–230.

Amphibious Warfare

210. The experience gained by the Royal Navy and Royal Marines from their extensive training in amphibious operations proved vital. The landings at San Carlos clearly demonstrated the ability of HMS *Fearless* and HMS *Intrepid* to launch and support amphibious operations and the value of suitably adapted merchant ships to supplement the logistic landing ships. 3 Cdo Bde, reinforced by 2 PARA, 3 PARA and other elements proved ideally suited for the task. The helicopters deployed with the landing force played an invaluable part. The weather, terrain and the likely requirement to land away from established ports were similar to the conditions British forces would face in Norway, on NATO's northern flank. The success of the Falklands Campaign bore out our confidence, and that of our Allies, in the ability of British amphibious forces to react swiftly and effectively to emergencies in and away from the NATO area.

Nuclear-powered submarines

211. Our nuclear-powered submarines (SSN) played a crucial rôle. After the sinking of the *General Belgrano* the Argentine surface fleet effectively took no further part in the Campaign. The SSNs were flexible and powerful instruments throughout the crisis, posing a ubiquitous threat which the Argentines could neither measure nor oppose. Their speed and independence of support meant that they were the first assets to arrive in the South Atlantic, enabling us to declare the maritime exclusion zone early. They also provided valuable intelligence to our forces in the total exclusion zone.

Land Operations

212. The most decisive factors in the land war were the high state of individual training and fitness of the land forces, together with the leadership and initiative displayed especially by junior officers and NCOs. The Campaign underlined the importance of night operations and aggressive patrolling, which were particularly decisive during the determined series of attacks around Port Stanley, where assaults were conducted against a prepared enemy with clear fields of fire. A number of lessons will be reflected in training priorities and equipment plans. The present types of weapons proved effective but the infantry need to be supported by greater direct and indirect firepower in attack. Milan and 66 mm anti-tank weapons proved highly successful against prepared enemy positions, but there is also a requirement for an area attack weapon such as a grenade launcher.

213. The infantry would not have been able to carry their objectives without the support they received from artillery and Naval bombardment. The ability of the 105 mm light guns to bring down instant and accurate fire at night or through smoke and fog contributed significantly to the final collapse of Argentine morale. The importance was underlined of all ranks being trained and able to call for fire.

Special Forces

214. The SAS and the SBS played a key rôle in the Campaign. They operated in advance of the main land forces to gather essential intelligence, and also

conducted widespread raids to confuse and disorganise the Argentine forces. This tactic was notably successful in assisting the landing force to come ashore virtually unopposed at San Carlos. Later, they moved ahead of the main force to reconnoitre the high ground around Mount Kent, from which the final assault was launched on the Argentine positions in front of Port Stanley.

215. In the most demanding circumstances the Special Forces were thoroughly tested in the skills and tactics which they would employ in any future war in the NATO area. Their response has justified our confidence that existing selection and training methods produce Special Forces which are well prepared for the calls that might be made on them in general war. The combination in a single patrol of intelligence-gathering skills and the capacity to mount highly destructive raids gives military commanders a flexible and potent weapon. Experience in the Falklands confirmed this, as well as providing useful lessons for the future, particularly about improvements in equipment.

Equipment

216. Weapons systems depend for their effectiveness not only on their inherent quality but also on the thorough and realistic training of their operators, and on first class maintenance, spares and servicing. The Armed Forces are organised and equipped primarily for operations in the NATO area against the Warsaw Pact. In the South Atlantic they faced a different challenge. Particularly aircraft, but also other equipments, were constantly in demand to perform unfamiliar tasks which were important to the operation. The effects of a long sea passage and damp on land-based missiles, electronics and other equipments had to be overcome. On the other hand, some conditions were easier than they would be in NATO operations: for example, the virtual absence of electronic counter-measures (ECM) in the Argentine inventory.

217. Nevertheless, the Campaign provided a unique opportunity to test our equipment in combat. Experts have assessed the performance of individual equipments and their support arrangements. Generally the equipment and weapons systems performed well in especially demanding circumstances: as well as, and sometimes better than, expected. The operational availability of equipment was impressive. In most cases the need was confirmed for improvements already planned. We discuss in the remainder of this section the performance of the main weapons platforms and the contribution of equipment in the rôles in which it was deployed.

Warships

218. Operations in support of an amphibious landing within range of enemy aircraft and without the assistance of airborne early warning (AEW) aircraft or land-based all-weather fighters inevitably risked ship losses. In addition to the four warships, one RFA and one merchant ship were lost; eight other warships and two RFAs suffered varying degrees of damage.[1] In most cases these ships continued to take part in operations, making good damage through the efforts of their crews aided by specialist teams. The carriers, HMS *Hermes*

Note:
1. *Details of ship and aircraft losses are given in Annex C.*

and HMS *Invincible*, were effective and flexible command ships and provided good platforms for air operations. For example, on 1 May HMS *Hermes* tasked 12 Sea Harriers in attacks on Port Stanley and Goose Green, yet one hour after their return home the same aircraft were airborne for air defence patrols.

219. In our assessment of the lessons to be drawn for warship design we have had the benefit of a valuable independent review conducted by members of the Marine Technology Board of the Defence Scientific Advisory Council. It is clear that RN ships are strong and reliable platforms able to operate continuously at sea even in the most difficult weather conditions. No fundamental design defects have been identified.

220. There has been comment on the use of aluminium in the construction of ships. The facts are that aluminium was used in the superstructure of the Type 21 class of frigate and to a small extent in a few other classes, but not in the Type 42 destroyers, such as HMS *Sheffield*. In addition, aluminium is sometimes used for non-structural minor bulkheads, ladders and ventilation trunking. By use of aluminium it is possible to make significant savings in the weight of ships above the water-line, but it has been recognised that this metal loses strength in fires and therefore its extensive use in the construction of RN warships was discontinued several years ago. Nonetheless, there is no evidence that it has contributed to the loss of any vessel.

221. Some important lessons have been learned about the rapid spread of fire and smoke in ships, and about the use of materials which can prove hazardous in fires. Cabling fitted in older ships can prove inflammable; this hazard will be greatly reduced in new ships. Urgent studies are now in hand aimed at improving the survivability of existing ships and incorporating lessons in future designs. Examples of measures which will be taken include improved fire zones; changes to the design of watertight doors and hatches; the provision of more escape hatches; making bulkheads more smoke-tight; the re-siting of fuel tanks; reductions in inflammable materials; and additional fire pumps, breathing apparatus and personal breathing sets.

Aircraft

222. *Harrier.* 28 Sea Harriers and 14 RAF Harrier GR3s were eventually deployed to the South Atlantic. Over 1,100 combat air patrol missions and 90 offensive support operations were flown by Sea Harriers and 125 ground attack and tactical reconnaissance sorties by Harrier GR3s. These aircraft were a major success, showing themselves to be flexible, robust, reliable and effective. Sea Harriers, which are intended largely for air defence, were also employed in the ground attack and reconnaissance rôles: the Harrier GR3s, primarily ground attack aircraft, were converted within a week to use Sidewinder AIM 9L air-to-air missiles in the air defence rôle. There was 95% availability at the beginning of each day and 99% of all planned missions were flown. Sea Harrier demonstrated itself to be more than a match for Argentine conventional fixed wing aircraft with 20 confirmed and 3 probable kills, of which 16 and 1 respectively are attributable to Sidewinder AIM 9L missiles. Six Sea Harriers were destroyed, of which two were lost to enemy fire—one to small-arms fire and one to a Roland surface-to-air missile. Three GR3s were also lost to enemy fire, all to ground gunfire. Most aircraft engaged in offensive

support survived damage, which usually resulted from intense Argentine anti-aircraft gunfire. The need was demonstrated for certain improvements to Sea Harrier to provide greater endurance and weapon carrying capacity and a better radar. As a result, Sea Harriers, starting with those already deployed in HMS *Illustrious*, are being given greater endurance by the fit of larger drop tanks, and increased armament by the fit of four rather than two Sidewinder missiles. Improvements to the Sea Harrier's radar and radar warning receiver systems are planned.

223. *Nimrod.* The Nimrod maritime patrol aircraft was given a simple, effective air-to-air refuelling capability and 16 aircraft have been modified in this way. This, with the addition of vision aids, improved navigation equipment, and a variety of weapons including Harpoon, Stingray and Sidewinder, has greatly enhanced its overall capability. A total of 34 Nimrods will eventually be modified to enable them to carry anti-shipping and air-to-air missiles. The Nimrods' Searchwater radar performed well, enabling crews to monitor shipping at long range, outside missile engagement zones of possible enemy warships. The full capability of this radar is still being developed and exploited.

224. *Helicopters.* Almost 200 helicopters of seven different types (Sea King, Wessex, Lynx, Gazelle, Wasp, Scout and Chinook) were deployed. After the loss of three Chinooks and six Wessex in the *Atlantic Conveyor*, there was a shortage of helicopters to support the ground forces even though a squadron of Sea King anti-submarine warfare (ASW) helicopters had been converted to the support rôle. A graphic illustration of the Chinook's capability was supplied by the single aircraft to survive the sinking of the *Atlantic Conveyor*; without spares and ground support it flew 109 hours in combat conditions, carrying up to 80 armed troops in a single lift. In addition helicopters were also heavily committed in the ASW or anti-surface vessel warfare (ASVW) rôle, logistics, search and rescue, casualty evacuation and reconnaissance or support rôles. Naval helicopters operated at over three times peacetime rates. Lynx performed well and the Sea King Mk 4 with its large internal and external load-carrying capability was particularly useful. Of the Army helicopters, Gazelle is designed to be used predominantly as a reconnaissance and command-and-communications helicopter. Without offensive armament and in a country devoid of natural cover it proved vulnerable to ground fire and we are currently assessing ways of enhancing its battlefield survivability.

Air Defence

225. The battle for air superiority was vital to the success of the Campaign. In NATO operations in the Eastern Atlantic the Royal Navy would be supported by land-based aircraft and, when available, the carrier strength of the United States Navy. In the South Atlantic, the task force was faced with an efficient land-based air force of over 200 frontline aircraft, and its greatest handicaps were the shortage of fighter aircraft and the lack of AEW. Sea Harriers were outnumbered six to one. AEW aircraft could not be deployed at all. The task force relied on a mix of systems for air defence. These comprised electronic detection systems, fighter aircraft, ECM, medium and short-range missiles,

O. y M. Nº 184
3.000 R. - 3-62

medium-calibre guns and, finally, close-range point defence systems such as rapid-firing guns and hand-held missile launchers. These systems between them destroyed a confirmed total of 72 enemy aircraft and a further 14 probables. By the time of the final assault on Port Stanley the Argentine air force had been effectively neutralised as a fighting force. Our assessments of Argentine air losses and of the performance of individual missile systems are shown at Annex B.

226. The value of the medium-range air defence missile, Sea Dart, was evident in the eight kills it achieved. The known capability of the system also deterred many attacks and forced the Argentine aircraft to fly at low altitude, which made them easier targets for other systems and often prevented their bombs from fuzing. There are areas in which the Sea Dart can be improved and these are either in hand or being studied.

227. Although designed primarily as a self-defence weapon against missiles, the capable Sea Wolf point defence system was used against low-level attacking aircraft. In this rôle it shot down five Argentine aircraft. No opportunity arose to use Sea Wolf against missiles. The flexibility of this system was shown by the speed with which its software was adapted to cope with low-level aircraft attacks. A package of improvements for Sea Wolf is already in hand.

228. As acknowledged above, the absence of AEW was a severe handicap against Argentine air attacks mounted at very low level, especially at San Carlos where the radars deployed suffered considerable interference from surrounding high land. The lack of AEW also proved an important limitation in the task force's ability to deal with the threat from Exocet by intercepting the aircraft carrying it before the missile could be launched. The difficulty of guaranteeing detection of low-flying aircraft made it prudent for the carriers to operate well to the east of the Falklands, which limited the patrol time of Sea Harriers. This shortcoming has now been remedied in part by the deployment in HMS *Illustrious* of two Sea King helicopters equipped with modified Searchwater radars, which taken with the deployment of Sea Harriers with greater endurance represents a major improvement in our carrier-borne air defence capability. Further steps to improve the AEW capability of the Fleet are discussed in Part 3. In addition the Nimrod AEW Mk 3 will be deployed in the Eastern Atlantic from 1984, following initial delivery towards the end of 1983. In the Falklands we now have new radars and RAF Phantoms which, when on combat air patrol, can provide some early warning of low-level air attack.

229. The threat posed by the sea-skimming missile, Exocet, was well understood before the operation; and counter-measures to deal with it were available to the task force. Additional electronic and other measures were very quickly devised and deployed to the South Atlantic. For example, chaff was extensively and successfully used. For the future the improved Sea Wolf system already ordered will have an all-weather capability against low-level missiles, and several programmes are in hand to improve our ship-borne ECM capability. The provision of AEW will also enhance the ability of RN warships to deal with this threat.

O. y M. Nº 194
3.000 R. - 3-82

230. Other areas for improvement which have been identified in the ship-borne air defence field include:—

a. The need for a point defence weapon system for high value units. As an interim measure the American Vulcan-Phalanx gun system has been mounted on HMS *Illustrious* and HMS *Invincible* and low-level air defence guns have been fitted to a number of other ships. Our plans for the future are described in paragraph 311*f*.

b. The need for more realistic training. In particular all ships need to be fitted with a wide range of on-board trainers if the Royal Navy is to optimise the performance of its high technology systems. There is also the need for more realistic targets for the peacetime training of air defence weapon system operators.

c. Ship-borne surveillance radars and command and weapon control systems. Various improvements are being urgently examined.

231. As to land-based air defence, Rapier performed well and had a major impact on the Campaign. It was employed only in the optical mode to provide land-based low-level air defence after the landings on 21 May. The conditions for the operation of Rapier were severe. The system had been exposed to the rigours of a long sea voyage and was without its second-line support. Enemy air attacks were generally prosecuted at below 100 feet, often in valleys shrouded by mist and in poor light. Nevertheless, it scored 14 confirmed and 6 probable kills. A series of improvements to the system's reliability and speed of reaction has already been developed and is being incorporated in Rapiers in the United Kingdom and Germany. We have also planned for some time to introduce later in the decade a further series of improvements to the missile, fuze, the radars and the capability of the system against multiple targets.

232. Blowpipe is a point defence missile system designed to be operated, and carried limited distances, by one man. In this campaign it was used extensively against fast-crossing targets for which it was not designed, and subjected to far rougher handling than it had been designed to withstand. Despite this it brought down nine enemy aircraft and a further two probables. Experience in the Campaign has confirmed the need for the series of improvements already in hand, which include enhancements to the missile warhead and motor and the introduction of an improved aiming unit and an alerting device. These improvements should be completed in stages over the next six years.

Anti-Surface Vessel Warfare

233. The strategic dominance of the SSN and its crucial part in the Campaign have already been described in paragraph 211. Apart from the sinking of the cruiser, *General Belgrano*, surface action was confined to engagements against patrol craft and small merchant vessels. The helicopter mounted air-to-surface guided weapon, Sea Skua, was deployed for the first time and performed excellently. It scored eight hits with eight firings, destroyed one patrol craft and seriously damaged two other Argentine ships. The 4·5" gun also proved to be accurate and effective in the anti-surface ship rôle.

Anti-Submarine Warfare

234. In the face of the threat from Argentine submarines, task force ships and aircraft carried out extensive anti-submarine operations. The ability to sustain

such operations was proved. The operations highlighted the difficulties of conducting ASW in shallow water. We have already planned a number of improvements in our ASW capability and will be examining what other measures are now required.

Land Warfare

235. In general the land forces found most of their equipment well able to withstand the rugged treatment it received on the Falklands. Of special interest were:—

a. *Mobility.* The ground forces were heavily dependent on helicopters and tracked vehicles for mobility. The tracked combat reconnaissance vehicles, Scorpion and Scimitar, performed very well in boggy conditions, covering an average of 350 miles each. One vehicle withstood a shell which landed 1½ metres away; another ran over a mine which severely damaged the vehicle but left the crew unharmed. The Combat Engineer Tractor was also an essential and effective vehicle on this demanding terrain. The extensive use of mines by the Argentine army was a notable problem. An assessment of the Army's ability to breach minefields rapidly had been set in hand before the Campaign.

b. *Artillery and Naval Gunfire Support.* The main land-based artillery support for the ground forces was provided by the 105mm light gun, which together with its ammunition was deployed mainly by helicopter. Its performance was excellent. The five batteries engaged fired nearly 17,500 rounds. Some guns fired as many as 500 rounds in 24 hours. Task force ships fired 8,000 rounds of ammunition in accurate Naval gunfire support attacks on ground targets.

c. *Anti-Armour and Personal Weapons.* The self-loading rifles and general purpose machine guns proved effective small arms, notwithstanding that the weight of weapons and ammunition presented physical and logistic problems on such unfavourable terrain. These problems will be eased considerably by the new small arms which should enter service in the mid-1980s. The 81mm mortar proved versatile and effective. Although not used in their primary rôle, anti-armour weapons such as Milan were very effective against strong defensive positions.

d. *Night Fighting.* A requirement was demonstrated for more night fighting equipment. Since the conflict we have placed orders for the procurement of general purpose night-vision goggles for the infantry and night-flying goggles for the Army Air Corps. Further purchases of both types are planned.

e. *Combat Clothing.* In the exceptionally demanding conditions of the Falkland Islands winter a number of shortcomings were identified in clothing and personal equipment. Replacement of some of these items has already commenced.

Air-to-Ground Warfare

236. Although there was only limited opportunity to observe the effectiveness of our own land-based air power in combat conditions, several lessons emerged—both from our own operations and those of the Argentines—which are

important for future procurement policy. The most significant among these are:

a. *Attack on Airfields.* In the longest range bombing missions yet flown Vulcan bombers attacked Port Stanley airfield, but with only 1000 lb bombs they were unable to close the runway for more than a short period. The need was underlined for an advanced airfield attack weapon such as JP 233.

b. *Defence Suppression.* Although combat aircraft were quickly fitted with chaff and flare dispensers and some active ECM equipment, which proved vital in the event, the lack of defence suppression weapons to attack enemy radars exposed the Harriers to heavy and accurate groundfire. Vulcan attacks were made on radars close to Port Stanley using Shrike anti-radiation missiles, with some success; the procurement of anti-radiation missiles is included in our forward plans.

c. *Close Air Support.* The Campaign exposed the limitations of the traditional method of forward air control of close air support operations. In the later stages laser target marking from the ground was used, enabling laser-guided bombs to make direct hits on their targets. For the future, tactical ground-air communications will be improved, and the effectiveness of laser target marking will be further explored.

d. *Air Reconnaissance.* The absence of a dedicated overland air reconnaissance capability was a handicap in the Campaign, and the resulting lack of precise information on enemy dispositions presented an additional hazard to ground forces. We plan to improve our tactical reconnaissance capability.

e. *Sea-Skimming Missiles.* The Campaign showed the potential of air-launched, sea-skimming missiles. We have already equipped a number of Nimrod aircraft with the Harpoon anti-ship missile and we will further improve our existing capability in this area by the early acquisition of the advanced Sea Eagle missile, which has a longer range and more discriminating capability than Exocet.

Procurement and Improvisation

237. In the exceptional circumstances of the Campaign our procurement processes proved adaptable to meet the wide variety of military needs against very tight timescales. New operational demands were satisfied in record times through the ready availability of a broad spectrum of scientific and engineering expertise in the Ministry of Defence research establishments and the comprehensive resources of the United Kingdom's defence industry. The Campaign demonstrated the value of a broadly based national defence industry, and the benefits of an in-house research capability.

238. Those concerned at all levels in both Government and Industry worked hard to enhance our operational capabilities by specific threat assessment and computer modelling work; material and software modifications to equipment; rapid development of new equipment capabilities; and accelerated introduction of equipments into service. Examples included the development of important, often vital, equipments by combining existing items in new ways, such as the

creation of AEW equipment using Nimrod Searchwater radars in Sea King helicopters (in only 11 weeks); the invention, production, proving and delivery in record time of many new equipments, including man-portable radar jammers (10 days from order to delivery); the accelerated introduction into service of HMS *Illustrious*, HMS *Brazen* and weapons such as the Sea Skua anti-ship missile; and the adaptation of Vulcan, Hercules and Nimrod aircraft for air-to-air refuelling.

239. The urgency of the requirement frequently warranted the acceptance of lower engineering and safety standards; emergency arrangements worked well for the limited period of the operation. Overriding priority was given to the operation at all times and decisions were determined by what could be achieved in the time available.

240. The experience of the Campaign is being put to full use in the continuing quest for greater efficiency in the procurement process. It would be unrealistic to expect sweeping changes since the bulk of the emergency practices used were special to the operation and because equipment requirements were narrowed to the immediate task of countering specifically known Argentine capabilities. Budgetary and cash limit restraints were removed although the principles of accountability and cost-effectiveness continued to apply.

Logistics and Personnel

241. A military operation of this scale required the specialised skills of many thousands of managers, engineers and technicians. They performed a multitude of rôles, particularly in the logistics field, which were essential to the success of the operation but which did not require detailed direction. As was to be expected they responded well to the need for speed of action in following well-established procedures and for improvisation whenever this was likely to assist the operational commander.

242. The logistic support of the Falklands Campaign was a major success. Despite lines of communication which stretched half way round the world, the task force rarely lacked essential supplies, and equipment and spares were maintained at high levels of availability. The task force was equipped and despatched in a remarkably short time, reflecting the high state of readiness and training of all three Services. Four lessons stand out.

243. First *rates of usage*, particularly of ammunition, missiles, and anti-submarine weapons were higher than anticipated. Last year we announced plans to increase substantially war reserve stocks in order to improve staying power; scalings will be reviewed in the light of experience in the Falklands Campaign.

244. Second we need to consider the *level of logistic support* maintained for 'out of area' operations. Since the late 1960s there has been a steady reduction in the Services' capability to support large forces outside the NATO area. All the demands of the task force were met, but only by giving it first call on resources and by using some stocks earmarked for NATO operations. The Services' logistic capability to support 'out of area' operations has to be

considered in the light of the Government's overall policy for such operations and this is discussed in Part 3. We shall, however, review the size and composition of the special stockpile being created to support 'out of area' land operations. We shall also consider whether logistic support could be organised as part of a flexible system able to support forces whether inside or outside the NATO area.

245. Third, *air-to-air refuelling* is vital in supporting operations at long range. For example, RAF Harriers flew non-stop to the South Atlantic from Ascension Island with tanker support. In the operations from Ascension Island, the relatively small amount of fuel carried by the Victor tanker aircraft resulted in a large proportion of the available tanker force being used for each Vulcan, Nimrod and Hercules sortie. Large capacity strategic tanker aircraft are needed to provide greater operational flexibility in the future and our proposal for this is discussed in paragraph 311*a*.

246. Finally the Campaign brought home the significant contribution which *civil resources can make to the nation's strength in a crisis*. This was discussed in the Statement on the Defence Estimates for 1982 (Cmnd 8529). Our intention to review the use of national logistic and manpower resources in this way has now been given even greater impetus. The smooth and rapid implementation of existing contingency plans to use merchant shipping in support of the Services was a major success story of the Campaign. Some 45 ships were taken up from trade, from passenger liners to trawlers. They provided vital support across the entire logistic spectrum. Tankers carried fuel for ships, aircraft and land forces. Liners, such as the *QE2* and *Canberra*, and ferries gave service as troop carriers. Cargo ships, such as the *Atlantic Conveyor*, carried helicopters, Harriers, heavy equipment and stores. Other vessels were taken up as hospital ships, repair ships or tugs. All these ships were manned by volunteer, civilian crews, supplemented by small Naval or RFA parties.

247. Amongst the more notable conversions made to merchantmen were:—

a. The fitting of flight decks, which were designed and constructed in a matter of days and subsequently stood up to extremes of weather. Whilst no substitute for operational flight decks, these temporary facilities were invaluable.

b. The provision and fitting of equipment to all merchant ships to enable them to replenish at sea.

c. The equipping of trawlers as minesweepers, which swept some ten enemy buoyant mines.

d. The provision of additional communication, navigation and cryptographic equipment.

e. The provision of shipboard water production plants.

248. Civil air carriers supplemented the efforts of the RAF Air Transport Force and between April and June transported more than 350 tons of freight, including helicopters, to Ascension Island.

249. The Dockyards, civilian ports, stores depots, marine services and staff in Government Departments, together with hundreds of industrial firms large

and small, played a major part in despatching and sustaining the task force. All gave unstinted assistance, working long hours, including weekends and Bank holidays. British Rail and the road haulage firms reacted rapidly to move vast quantities of stores and equipment to the docks.

250. As a consequence of the Campaign we have decided that militarily useful features should be incorporated in the replacement for *Atlantic Conveyor*, involving principally a prefabricated helicopter flight deck. We also have an option to take up the ship for a period each year for exercises. For the longer term a working party of the Shipping Defence Advisory Committee will examine ways in which merchant ships likely to be required in any future emergency might be designed, modified or equipped for possible use in support of the Armed Forces or for self-defence.

251. The *manpower* demands of the campaign were met almost entirely by our regular forces, and there was no general recall of reservists. It was, however, necessary to effect a selective call-out of a small number of Naval reservists and to retain some Naval personnel who might otherwise have been due to leave. The call-out worked smoothly but the exercise indicated the need to examine the legislation on the recall of reservists. As we pointed out in Cmnd 8529 the various categories of Reserves would play an essential part in any future war in the NATO area. Some enhancements to our capabilities have already been made, for example by the expansion of the Territorial Army, and other steps are being studied.

252. The outstanding feature of the *medical and casualty evacuation system* was the dedication of the doctors and medical staff both in the field and on board ship. Casualties were in surgery within six hours or less and, as a result of this and the skill of our medical teams, over 90%[1] survived. Extensive use was made of helicopters and hospital ships. VC10s were used in an aero-medical rôle to return casualties speedily to the United Kingdom. There were some difficulties in the initial planning of medical support for the operation. These are being studied with a view to making the most effective and economical use of medical resources from all three Services in future operations.

253. The *casualty reporting systems* of all three Services were rapidly expanded for the operation. For example, the Royal Navy set up their own casualty coordination centre at HMS *Nelson* in Portsmouth. It collated information from the task force via Fleet Headquarters and passed it to casualty action centres in Service locations. Families were able to telephone with enquiries and at the height of the operation thousands of calls were dealt with every day. Wherever possible, next of kin were informed before news of an incident was made public. This was done by personal visits in the case of death or serious injury. In some cases the expectation that news could reach the public early from other sources, such as Argentine claims, led to an announcement before all next of kin had been told.

Note:

[1] *In all 255 task force lives, Service and civilian, were lost in the operation. A further 777 were injured. In many cases these injuries were not serious and the men were quickly able to rejoin their units. Over 700 of the injured are now fully employed once more.*

254. There were some errors and delays. It was difficult to establish the extent of casualties immediately after an incident at sea because of the constant helicopter transfer of personnel between ships, and the fact that survivors might be recovered by different means to different ships. It could take many hours to establish who was missing while other operations continued. Given these difficulties, the system worked as well as could be expected and improved during the operation.

255. By the end of the Campaign our forces had taken a total of 11,400 Argentine *prisoners of war*. The operational situation and the climate increased the considerable difficulties in handling so many prisoners—especially given the shortage of buildings on the Islands and the loss of tentage for 4,500 men in the *Atlantic Conveyor*. Nonetheless, all prisoners received adequate food, clothing and medical attention. The procedures laid down in the Third Geneva Convention were followed as closely as possible, although many prisoners had to be accommodated in ships. The International Committee of the Red Cross judged this unusual step reasonable in the circumstances. The problems raised by handling prisoners of war will be given more emphasis in training and planning in future.

Public Relations

256. The Government's firm objective from the outset was to provide as quickly as possible accurate information on developments in the diplomatic and military fields. In addition to the frequent reports which Ministers made to Parliament, No 10 Downing Street Press Office, the Ministry of Defence and the Foreign and Commonwealth Office provided regular briefings for the British and international press and for defence attachés. Abroad, our diplomatic missions, with the help of the Central Office of Information, launched and maintained an intensive effort with their local media to present the British case fully and accurately and, where necessary, to counter Argentine disinformation. At the same time they kept other Governments informed of the latest developments, canvassing support both in foreign capitals and at the United Nations. Arrangements were also made to convey a sizeable British press corps to the South Atlantic.

257. It was crucial that public opinion, both at home and abroad, understood and supported our cause. Without the support of the British people it would not have been possible to mount and sustain the operation. It was vital to retain the support of friends and Allies abroad. That this was largely achieved is a measure of our success in providing a reliable account of the diplomatic and military developments. Of course there were problems. The need to delay or, in some cases, prevent altogether the publication of certain information on military operations caused considerable controversy at the time and continues to be the subject of widespread debate. It is easy to overlook the factors influencing the public release of certain categories of information. At all times our practice had to be consistent with the overriding dictates of national and operational security and the protection of the lives of the men and women of the task force in the South Atlantic. At the same time, we were

concerned to ensure that as far as possible their families were caused the minimum of distress. Regrettably, press speculation and false Argentine propaganda sometimes obliged us to release information about the operation sooner than family considerations would otherwise have dictated. Another factor contributing to our difficulties was the absence on some occasions of sufficiently detailed and up to date situation reports from the task force. To some extent this can be attributed to the limitations imposed by our communications systems, which did not always have the capacity to meet the requirements of the press on top of the vast flow of vitally important operational traffic.

258. These matters deserve careful and considered analysis. The Ministry of Defence has therefore commissioned a wide-ranging study by University College, Cardiff into the relationship between the media and the Government in a time of armed conflict. In addition, the House of Commons Defence Committee is currently conducting an extensive inquiry into the way in which these matters were handled during the crisis and we shall wish to take its report into account in our analysis. Meanwhile, a number of practical improvements are being made in the light of the Falklands experience, including new arrangements for accrediting journalists to military units and more extensive training opportunities for public relations officers. The Ministry of Defence is also discussing with the press the extent to which the difficulties which arose could be avoided in future. A special working party will be set up to consider whether any new measures, including the introduction of a system of censorship, are necessary in order to protect military information immediately before or during an operation.

Part 3
The Future

301. We have learned a great deal from the Falklands Campaign. Many of the lessons are not new but they are no less important for that. We have seen again the value of professional, well-motivated forces capable of responding quickly and imaginatively to the unexpected. The Armed Forces have demonstrated their capability to operate out of the NATO area in the most difficult circumstances and on the other side of the world; and they have gained direct experience of such an operation and the logistic effort necessary to support it. We now intend to introduce new and additional equipments to increase their mobility, flexibility and readiness for operations within the NATO area and elsewhere.

302. This is not to say that we now take a different view of the major threat to the security of the United Kingdom, which comes from the Soviet Union and its Warsaw Pact allies. The remorseless growth in the size and sophistication of the Soviet armed forces, and the disposition of Soviet leaders to exploit their military power for political purposes—directly or indirectly—continue unabated. It is still in Europe that we and our Allies face the greatest concentration of Warsaw Pact forces. In *The Way Forward* (Cmnd 8288) we identified the four main rôles in which the Armed Forces help to counter that threat: providing an independent element of strategic and theatre nuclear forces committed to the Alliance; defending the United Kingdom homeland; a major land and air contribution on the European mainland; and deploying a major maritime capability in the Eastern Atlantic and Channel. These rôles remain the priority for our defence effort—and the enhancement and modernisation of the forces devoted to these tasks must still have the first call on our resources.

303. *The Way Forward*, however, also drew attention to the significance of threats posed to Western interests outside the NATO area. In countering these threats, our military effort plays a part at three levels:—

a. Military assistance and training to countries of importance to Western interests which request our help. (This year we have military training teams varying in size from one man to more than 150 in some 30 countries; and in the year ending April 1982 we trained almost 4,000 students from non-NATO countries at defence establishments in this country.)

b. Periodic deployment of British forces, for example Naval task groups, to demonstrate a presence; to acquire experience of conditions away from the European theatre; and to exercise with the forces of our Allies and friends.

c. Maintenance of a capability to intervene unilaterally or with Allies either to protect our national interests or in response to a request for help from our friends.

It is this last capability which has just been demonstrated so effectively in the Falklands Campaign.

304. The policy of successive Governments has been that operations outside the NATO area should be undertaken by forces whose primary rôle is in support of the Alliance. The Falklands Campaign showed that many elements of the Armed Forces have the basic characteristics of flexibility and mobility which make them well suited to respond to unforeseen challenges arising outside Europe. We were already planning before the Falklands emergency a number of measures to enhance this capability by:

—the designation of a two-star headquarters to command forces committed to such operations;

—the establishment of a stockpile of weapons, equipment and stores which could be drawn on to support operations outside the NATO area without diverting NATO stocks; and

—the greater use of civilian assets to provide logistic and other support for the Armed Forces.

We also planned to make additions to the 5th Infantry Brigade in order to improve its 'out of area' and parachute capabilities. The combat arms units are already in being and include two parachute battalions, an infantry battalion and engineer support. To these we have just added an armoured reconnaissance regiment and in the course of next year we will add an artillery regiment, an Army Air Corps squadron and certain logistic support units. RAF Hercules transport aircraft are currently earmarked for the Brigade and the fitting of station-keeping equipment to a number of Hercules aircraft in 1985 will give the Brigade an assault parachute capability. These enhancements represent a major improvement to our capability for airborne operations 'out of area'. Taken together with the amphibious capability of the 3rd Commando Brigade RM they give us a greatly improved ability to respond to the unforeseen in a flexible and rapid way. In addition, we had already announced that the two assault ships, HMS *Fearless* and *Intrepid*, were to be retained in service. These ships emphatically proved their worth in the Campaign, and will remain an important element in our amphibious capability.

305. We should like to have done more in this area but there has been little margin within the defence programme for additions of this kind in recent years.

306. The success of last year's review of the defence programme in matching resources to our revised forward plans had already won us a degree of flexibility to make adjustments to the defence programme. We have also announced that the cost of the Campaign and of replacing the ships and other equipment lost, together with the extra costs of maintaining a substantial garrison in the Falklands, are all to be found from monies additional to the 3% increase in

real terms by which the defence budget is planned to grow annually over the period until 1985/86. These developments mean that we can now finance significant force enhancements over the next few years.

307. We have already announced that:

—following our experience in the Falklands, we intend that two carriers should be available for deployment at short notice. To ensure this a third carrier will be maintained in refit or reserve and we shall not proceed with the sale of HMS *Invincible*.

—restrictions on Armed Forces' training and activity levels have been lifted. This will help to maintain the high standards of professionalism and fitness demonstrated by all three Services during the conflict.

308. During the conflict a great variety of equipments and improvements were specially introduced for the forces involved in the operation, exceeding £200 million in value and including:—

a. The equipping of Vulcan, Nimrod and Hercules aircraft for the air-to-air refuelling receiver rôle, and the conversion of Vulcan and Hercules aircraft to the tanker rôle.

b. The modification of Nimrod aircraft to carry bombs, the Harpoon anti-ship missile, and Sidewinder AIM 9L air-to-air missiles.

c. The purchase of additional Sidewinder AIM 9L missiles for Harriers and conversion of RAF Harrier GR3 aircraft to carry them.

d. The introduction of laser-guided bombs for RAF Harrier GR3 aircraft.

e. The adaptation of the Sea Wolf ship-borne missile system more effectively to deal with low-level aircraft attacks.

f. The fitting of a close-in weapon system to HMS *Illustrious*.

g. The accelerated introduction into service of the Sea Skua anti-ship missile and Sub-Harpoon submarine-launched anti-ship missiles.

h. The further development of ship-borne chaff and electronic counter-measures to deal with sea-skimming missiles; and development of chaff and ECM for tactical aircraft and helicopters.

Most of this equipment remains available for use by the Services, whether in the South Atlantic or elsewhere.

309. The replacement of ships and other equipment lost in the Campaign will enhance the capabilities of the Services, since replacements will be newer and in many cases more capable than their predecessors; the major orders are for:—

a. Replacement of the two Type 42 destroyers and two Type 21 frigates. Five Type 22 frigates will be ordered, of which one has already been announced and is not related to the Falklands losses. Three of these ships will be of the new Batch III design equipped with the 4·5" gun and with added point defence capability.

b. A replacement for the logistic landing ship, RFA *Sir Galahad*. Detailed design work on the new ship is in hand and we expect to place an order during 1983. RFA *Sir Tristram* is to be brought back to the United Kingdom and we hope that it can be repaired.

c. The replacement of all lost Harrier aircraft and Sea King, Lynx and Chinook helicopters. (See also paragraph 311 below.)

310. We shall maintain *a sizeable garrison on the Falkland Islands* for the foreseeable future including air defence radars, RAF Phantom, Harrier and Hercules aircraft, Chinook and Sea King helicopters, Rapier air defence systems, an infantry battalion, and supporting arms. Nuclear-powered submarines, destroyers, frigates, Sea King helicopters and patrol craft, with afloat support, will be deployed in the South Atlantic; and the ice patrol ship, HMS *Endurance*, will be retained for service there. These forces can be reinforced as necessary by others already identified for this purpose and we shall periodically mount exercises to test our reinforcement capability. This will be significantly enhanced by the further improvements outlined below.

311. In the light of the conflict and in order to provide for the defence of the Falkland Islands without a major diversion of effort from the Armed Forces' primary NATO rôles, we intend—with the funds now available—to make a number of further additions and improvements to the Armed Forces. These measures will increase our total force levels, though those forces based in the Falkland Islands will be at a lower state of readiness for NATO than when in the European theatre. The main enhancements to be made are:—

a. The purchase of wide-bodied tankers which will considerably enhance the capacity of the Royal Air Force's tanker force and will be a significant force multiplier for all the Royal Air Force's combat aircraft. Additionally, they will greatly enhance the Armed Forces' strategic mobility given their capacity also to carry large numbers of troops and heavy equipment, both for operations in Europe and elsewhere. They will transform our ability to support the Falkland Islands garrison, and to reinforce it quickly.

b. The purchase of at least 12 Phantom F-4 J aircraft (subject to the satisfactory completion of negotiations currently in train) which will form a squadron for the air defence of the United Kingdom to replace the squadron of Phantom FGR2 aircraft committed to the South Atlantic. The deployment between theatres of this increased total Phantom force will be adjusted as and when necessary and can be quickly accomplished. For example, two Phantoms could be moved from Ascension Island to the Falkland Islands supported by a single wide-bodied tanker.

c. The purchase of 24 additional Rapier fire units for the Army and the Royal Air Force.

d. The purchase of five more Chinook medium-lift helicopters in addition to the three replacements already referred to. Each has the ability to lift up to 80 men and adds greatly to the mobility of our land forces; their value was clearly demonstrated by the contribution made by the single Chinook helicopter which was available in the Campaign.

e. An increase in the previously planned number of front-line destroyers and frigates. Under these plans up to four ships would have been placed in the standby squadron by 1985. We have now decided in view of the Falklands commitment that all these destroyers and frigates should for some time yet be retained in the running Fleet. We have also taken steps to run on ships to offset the battle losses and front-line numbers will be about 55 at 1 April 1983 and 1984.

f. The provision of point defence for the carriers HMS *Invincible* and *Ark Royal*, the assault ships HMS *Intrepid* and *Fearless*, the destroyer HMS *Bristol* and all the Type 42 destroyers.

g. In addition to replacement of all the battle losses, the purchase of seven Sea Harrier aircraft and six Sea King ASW helicopters, as announced in July.

h. The purchase of Searchwater radar and associated avionics equipments for Sea King helicopters in order to equip each of the operational carriers with an organic AEW capability.

i. In the light of rates of consumption during the Falklands Campaign, both of ammunition and stores, we are reviewing the size and composition of the stockpile intended to support operations outside the NATO area, and its relationship to NATO war stocks. We plan to increase substantially the number and range of items in this stockpile at a cost of at least £10 million. Additional stocks of ammunition and other equipments are being procured for basing in the Falkland Islands.

312. As indicated in Part 2 there is a case for a number of other force and equipment enhancements in the light of the Falklands Campaign. Many of these, for instance more modern radar systems for our ships, extra night vision equipment for the Army and the JP 233 airfield denial weapon for the Royal Air Force, are already provided for in our forward programmes; others are not. The scope for further improvements in our forces will be assessed against the available resources in the normal annual recosting of the defence programme as a whole, which will be completed during the early part of 1983.

Conclusion

313. The many useful lessons we have learned from the Falklands Campaign, which are described in some detail in this White Paper, do not invalidate the policy we have adopted following last year's defence programme review. The Soviet Union — its policies and its military capabilities — continues to pose the main threat to the security of the United Kingdom and our response to this threat must have the first call on our resources. Following the Falklands Campaign, we shall now be devoting substantially more resources to defence than had been previously planned. In allocating these, we shall be taking measures which will strengthen our general defence capability by increasing the flexibility, mobility and readiness of all three Services for operations in support of NATO and elsewhere.

314. Above all, the success of the Falklands Campaign demonstrated conclusively the superb quality and commitment of British Servicemen. It also showed the crucial rôle of the Merchant Navy, of civil servants on Royal Fleet Auxiliary ships, in the dockyards and elsewhere, and of British industry, all of whom gave tireless and unstinting support to the task force. The quality and reliability of much Service equipment was proved, as was the ingenuity

and capacity for improvisation of the Services, defence establishments, and British industry. Finally, the Campaign confirmed that the British people and their Government have the will and resolve to resist aggression and the fortitude to withstand setbacks and casualties. We and our NATO Allies can draw confidence from this: the deterrent posture of the NATO Alliance as a whole has been strengthened.

Annex A

Composition of the Task Force and Supporting Elements

1. Ships of the Royal Navy

Serial	Type/Class	No	Ship
1.	Submarines:		
	Fleet	5	*Conqueror, Courageous, Spartan, Splendid, Valiant*
	Oberon Class	1	*Onyx*
2.	ASW Carrier:	1	*Invincible*
3.	ASW/Commando Carrier:	1	*Hermes*
4.	Assault Ships:	2	*Fearless, Intrepid*
5.	Guided Missile Destroyers:		
	County Class	2	*Antrim, Glamorgan*
	Type 82	1	*Bristol*
	Type 42	5	*Cardiff, Coventry, Exeter, Glasgow, Sheffield*
6.	General Purpose Frigates:		
	Leander Class	4	*Andromeda, Argonaut, Minerva, Penelope*
	Rothesay Class	2	*Plymouth, Yarmouth*
	Type 21	7	*Active, Alacrity, Ambuscade, Antelope, Ardent, Arrow, Avenger*
	Type 22	2	*Brilliant, Broadsword*
7.	Offshore Patrol:		
	Castle Class	2	*Dumbarton Castle, Leeds Castle*
8.	Mine Counter-Measures:		
	Extra Deep Armed Team Sweep Trawlers[1]	5	*Cordella, Farnella, Junella, Northella, Pict*
9.	Ice Patrol Ship:	1	*Endurance*
10.	Survey Ships[2]:	3	*Hecla, Herald, Hydra*

Notes:

[1] Taken up from trade, commissioned and manned by RN personnel.

[2] Employed as ambulance ships.

2. Squadrons of the Fleet Air Arm

Serial	Sqdn	Aircraft	Embarked in:
1.	737	Wessex Mk 3	County Class destroyers
2.	800	Sea Harrier	*Hermes*
3.	801	Sea Harrier	*Invincible*
4.	809	Sea Harrier	*Hermes, Invincible*
5.	899	Sea Harrier	*Hermes, Invincible*
6.	815	Lynx Mk 2	*Invincible, Hermes*, Type 42 destroyers, Leander Class, Type 21 (except *Active*) and Type 22 frigates
7.	820	Sea King Mk 5	*Invincible*
8.	824	Sea King Mk 2	*Fort Grange, Olmeda*
9.	825	Sea King Mk 2	*Atlantic Causeway, QE2*
10.	826	Sea King Mk 5	*Hermes, Fort Austin*
11.	829	Wasp	*Active, Endurance, Plymouth, Yarmouth*, Survey ships, *Contender Bezant*[1]
12.	845	Wessex Mk 5	*Invincible, Fort Austin, Intrepid, Resource, Tidepool, Tidespring*
13.	846	Sea King Mk 4	*Hermes, Fearless, Intrepid, Canberra, Elk*
14.	847	Wessex Mk 5	*Engadine, Atlantic Causeway*
15.	848	Wessex Mk 5	*Olna, Regent, Atlantic Conveyor*

3. Ships of the Royal Maritime Auxiliary Service

Serial	Type/Class	No	Ship
1.	Mooring and Salvage Vessel	1	*Goosander*
2.	Tug	1	*Typhoon*

4. Ships of the Royal Fleet Auxiliary

Serial	Type/Class	No	Ship
1.	Fleet Tankers, Large:	4	*Olmeda, Olna, Tidepool, Tidespring*
2.	Fleet Tankers, Small:	1	*Blue Rover*
3.	Support Tankers:	5	*Appleleaf, Bayleaf, Brambleleaf, Pearleaf, Plumleaf*
4.	Fleet Replenishment Ships:	4	*Fort Austin, Fort Grange, Resource, Regent*
5.	Stores Support Ship:	1	*Stromness*
6.	Helicopter Support Ship:	1	*Engadine*
7.	Landing Ships, Logistic:	6	*Sir Bedivere, Sir Galahad, Sir Geraint, Sir Lancelot, Sir Percivale, Sir Tristram*

5. Ships taken up from Trade

Serial	Ship
	Liners
1.	SS *Canberra*
2.	RMS *Queen Elizabeth II*
3.	SS *Uganda*
	Tankers
4.	MV *Alvega*
5.	MV *Anco Charger*
[illegible]	MV *Balder London*
7.	MV *British Avon*
8.	MV *British Dart*
9.	MV *British Esk*
10.	MV *British Tamar*
11.	MV *British Tay*
12.	MV *British Test*
13.	MV *British Trent*
14.	MV *British Wye*
15.	MV *Fort Toronto*
16.	MV *G A Walker*
17.	MV *Scottish Eagle*
18.	MV *Shell Eburna*
	Roll-on Roll-off General Cargo
19.	SS *Atlantic Causeway*
20.	SS *Atlantic Conveyor*
21.	MV *Baltic Ferry*
22.	MV *Contender Bezant*
23.	MV *Elk*
24.	MV *Europic Ferry*
25.	MV *Nordic Ferry*
26.	MV *Tor Caledonia*
	Container Ship
27.	MV *Astronomer*
	Passenger/General Cargo
28.	MV *Norland*
29.	TEV *Rangatira*
30.	MV *Saint Edmund*
31.	RMS *Saint Helena*
	General Cargo
32.	MV *Avelona Star*
33.	MV *Geestport*
34.	MV *Laertes*
35.	MV *Lycaon*
36.	MV *Saxonia*
37.	MV *Strathewe*
	Offshore Support Vessels
38.	MV *British Enterprise III*
39.	MV *Stena Inspector*
40.	MV *Stena Seaspread*
41.	MV *Wimpey Seahorse*
	Tugs
42.	MT *Irishman*
43.	MT *Salvageman*
44.	MT *Yorkshireman*
	Cable Ships
45.	C S *Iris*

Note:

1. In addition MVs *Cordella, Farnella, Junella, Northella* and *Pict* were taken up and commissioned as mine counter-measures vessels.

6. Royal Marines

Serial	
1.	3 Commando Brigade Headquarters and Signal Squadron Royal Marines
2.	40 Commando Royal Marines
3.	42 Commando Royal Marines
4.	45 Commando Royal Marines
5.	3 Commando Brigade Air Squadron Royal Marines
6.	The Commando Logistic Regiment Royal Marines
7.	The Special Boat Squadron
8.	Royal Marines Detachments (including landing craft crews)
9.	Air Defence Troop Royal Marines
10.	1st Raiding Squadron Royal Marines
11.	Mountain and Arctic Warfare Cadre Royal Marines
12.	Y Troop Royal Marines
13.	The Bands of Her Majesty's Royal Marines Commando Forces and Flag Officer 3rd Flotilla
14.	Field Records Office Royal Marines

7. Army Units

Serial	
1.	Two troops The Blues and Royals
2.	4th Field Regiment Royal Artillery (less one battery)
3.	12th Air Defence Regiment Royal Artillery (less one battery)
4.	29th Commando Regiment Royal Artillery
5.	Elements 43 Air Defence Battery, 32nd Guided Weapons Regiment Royal Artillery
6.	Elements 49th Field Regiment Royal Artillery
7.	Elements Royal School of Artillery Support Regiment
8.	Elements 33 Engineer Regiment
9.	36 Engineer Regiment (less one squadron)
10.	Elements 38 Engineer Regiment
11.	59 Independent Commando Squadron Royal Engineers
12.	Elements Military Works Force
13.	Elements 2 Postal and Courier Regiment Royal Engineers
14.	Elements 14th Signal Regiment
15.	Elements 30th Signal Regiment
16.	5th Infantry Brigade Headquarters and Signals Squadron
17.	Elements 602 Signal Troop
18.	2nd Battalion Scots Guards
19.	1st Battalion Welsh Guards
20.	1st Battalion 7th Duke of Edinburgh's Own Gurkha Rifles
21.	2nd Battalion The Parachute Regiment
22.	3rd Battalion The Parachute Regiment
23.	Elements 22nd Special Air Service Regiment
24.	656 Squadron Army Air Corps
25.	Elements 17 Port Regiment Royal Corps of Transport

Serial	
26.	Elements 29 Transport and Movements Regiment Royal Corps of Transport
27.	Elements 47 Air Despatch Squadron Royal Corps of Transport
28.	407 Troop Royal Corps of Transport
29.	Elements The Joint Helicopter Support Unit
30.	16 Field Ambulance Royal Army Medical Corps
31.	Elements 19 Field Ambulance Royal Army Medical Corps
32.	Elements 9 Ordnance Battalion Royal Army Ordnance Corps
33.	81 Ordnance Company Royal Army Ordnance Corps
34.	10 Field Workshop Royal Electrical and Mechanical Engineers
35.	Elements 70 Aircraft Workshop Royal Electrical and Mechanical Engineers
36.	Elements 160 Provost Company Royal Military Police
37.	6 Field Cash Office Royal Army Pay Corps
38.	601 Tactical Air Control Party (Forward Air Controller)
39.	602 Tactical Air Control Party (Forward Air Controller)
40.	603 Tactical Air Control Party (Forward Air Controller)

8. Royal Air Force Units

Serial	Flying Squadrons	Aircraft
1.	1 (F) Squadron[1]	Harrier GR3
	Detachments of:	
2.	10 Squadron	VC 10 C Mk 1
3.	18 Squadron	Chinook HC Mk 1
4.	24 Squadron	Hercules C Mk 1
5.	30 Squadron	Hercules C Mk 1
6.	47 Squadron	Hercules C Mk 1
7.	70 Squadron	Hercules C Mk 1
8.	29 Squadron	Phantom FGR2
9.	42 Squadron	Nimrod Mk 1
10.	44 Squadron	Vulcan B2
11.	50 Squadron	Vulcan B2
12.	101 Squadron	Vulcan B2
13.	55 Squadron	Victor K2
14.	57 Squadron	Victor K2
15.	120 Squadron	Nimrod Mk 2
16.	201 Squadron	Nimrod Mk 2
17.	206 Squadron	Nimrod Mk 2
18.	202 Squadron	Search and Rescue Sea King
	Royal Air Force Regiment	Description
19.	3 (Regiment)	Wing Headquarters Unit
20.	15 (Regiment)	Squadron Detachment Field Squadron
21.	63 (Regiment)	Squadron (Rapier)
	Other Units	
22.	Tactical Communications Wing	
23.	Tactical Supply Wing	
24.	Explosive Ordnance Disposal Team	

Note:

[1] Embarked in HMS *Hermes* and ashore.

Annex B

Weapons Systems Performance against Enemy Aircraft

Serial	Weapon System	Aircraft Kills Confirmed	Probable[1]
1.	Sea Harrier with Sidewinder AIM 9L Missile	16	1
2.	Sea Harrier with 30mm Aden Cannon	4	2
3.	Sea Wolf	5	—
4.	Sea Dart	8	—
5.	Sea Cat	8	2
6.	Rapier	14	6
7.	Blowpipe	9	2
8.	Stinger	1	—
9.	Others[2]	7	1
	Total[3]	72	14

Notes:

[1] A probable kill is one where there are reasonable grounds to believe an aircraft was destroyed, but there is insufficient weight of collateral evidence to claim a confirmed kill.

[2] *Others* comprise 4.5" gun, 20mm, 40/60mm Bofors, Rarden Cannon and small arms.

[3] An estimated total of 117 Argentine aircraft were destroyed (including probables and those destroyed on the ground). This total comprises: 45 A4 Skyhawk, 27 Mirage, 21 Pucara, 4 Mentor, 3 Aermacchi, 3 Canberra, 2 Skyvan, 1 C130 Hercules, 1 Lear Jet, 6 Puma, 2 Bell Huey and 2 Chinook (the last three aircraft types named being helicopters).

Annex C

Ship and Aircraft Losses

Ships

Serial	Date	Ship
1.	4 May	HMS *Sheffield*
2.	21 May	HMS *Ardent*
3.	23 May	HMS *Antelope*
4.	25 May	HMS *Coventry*
5.	25 May	*Atlantic Conveyor*
6.	8 June	RFA *Sir Galahad*

Aircraft

Lost to Enemy Fire

Serial	Date	Aircraft Type	Parent Service
1.	4 May	Sea Harrier	RN
2.	21 May	Lynx[1]	RN
3.	21 May	2 × Gazelle	RM
4.	21 May	Harrier GR3	RAF
5.	25 May	6 × Wessex 5[2]	RN
6.	25 May	Lynx[3]	RN
7.	25 May	3 × Chinook[2]	RAF
8.	25 May	Lynx[3]	RN
9.	27 May	Harrier GR3	RAF
10.	28 May	Scout	RM
11.	30 May	Harrier GR3	RAF
12.	2 June	Sea Harrier	RN
13.	6 June	Gazelle	Army
14.	12 June	Wessex 3[4]	RN

Other Losses

Serial	Date	Aircraft Type	Parent Service
1.	22 April	2 × Wessex 5	RN
2.	23 April	Sea King Mk 4	RN
3.	6 May	2 × Sea Harrier	RN
4.	12 May	Sea King Mk 5	RN
5.	18 May	Sea King Mk 5	RN
6.	19 May	Sea King Mk 4	RN
7.	20 May	Sea King Mk 4	RN
8.	24 May	Sea Harrier	RN
9.	29 May	Sea Harrier	RN
10.	8 June	Harrier GR3	RAF

Notes:

[1] Lost in bomb attack on HMS *Ardent*.
[2] Lost in *Atlantic Conveyor*.
[3] Lost when HMS *Coventry* sank.
[4] Lost in missile attack on HMS *Glamorgan*.

Printed in England by Her Majesty's Stationery Office
3144485 Dd 0154709 C100 12/82

REPUBLICA ARGENTINA

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES Y CULTO

EXPTE. Nº: .... AÑO 19.......

ORGANISNO ....

DEPENDENCIA ....

ASUNTO ....

....

....

CON .... FOJAS

O. y M. Nº. 64
20.000 - 6 - 80

C59/1M 28

Articulo publicado en la revista ARMADA INTERNACIONAL Nro.4/82 de julio-agosto 1982.

LA GUERRA DE LAS MALVINAS: LAS VIEJAS ENSEÑANZAS CON ARMAS NUEVAS

Por Jürg MEISTER

La guerra no declarada, provocada de manera tan frívola por los argentinos para "recuperar" las Islas Malvinas, terminó en un desastre militar y político de gran repercusión para el agresor, y aún cuando todavía no tenemos todos los elementos que nos permitan sacar una conclusión definitiva y basada en todos los aspectos inherentes, podemos desde ya descubrir la moraleja.

Ante todo, es necesario tener presente que tanto los factores militares como los geográficos y los estratégicos han desempeñado, como siempre, un papel preponderante y decisivo en el contexto de las teorías clásicas de la guerra. Según todos los principios de una "gran estrategia", sabia y sana, los argentinos no hubieran debido nunca comenzar esta guerra puesto que no estaban en condiciones de ganarla. Con el objeto de proteger verdaderamente las "Malvinas" contra su reconquista, hubiera sido necesario, por lo menos, una guarnición de algo así como 50.000 hombres. Con 10.000 hombres solamente era imposible asegurar aún la vigilancia adecuada de las dos islas principales y de los 200 islotes, y aún menos defenderlos. En lugar de concentrar el grueso de sus efectivos en posiciones bien reforzadas alrededor de Puerto Stanley y de hostigar a los británicos con unos 20 "comandos" móbiles de 50 hombres cada uno, como máximo, los argentinos desperdigaron sus efectivos en tres o cuatro grupos que eran incapaces de prestarse un apoyo recíproco y que, en consecuencia, fueron sojuzgados, uno a uno, por las fuerzas británicas. Los argentinos no tomaron ninguna medida para realizar una guerra de movimientos preparando stocks de provisiones y de municiones disimuladas fuera de sus posiciones fuertes y, para peor, retiraron la mayoría de sus infantes de marina antes de que atacaran los británicos.

Otro error cometido por Buenos Aires fue la reivindicación, sin ninguna justificación histórica, de las Islas Georgias del Sur al igual que las otras islas situadas más al este, que eran indefendibles, y en las que el destacamento de ocupación, compuesto de un número puramente simbólico de hombres, fue obligado a rendirse sin disparar un tiro, permitiendo que Londres anotara su primer triunfo y a muy buen precio.

El viejo crucero General Belgrano tendría que haber sido trans-

ferido enseguida como batería antiaérea flotante y de apoyo para las fuerzas terrestres ubicándose en una posición cercana a la costa frente a Puerto Stanley, en donde sus quince cañones de 152 mm habrían resultados superiores, por lo menos desde el punto de vista del calibre, a todos los cañones transportados por los navío británicos. Lo que sorprende es que los argentinos no pusieran minas ni alargaran la pista del aeropuerto.

La razón de estas omisiones es que la Junta del General Galtieri estaba persuadida, con firmeza pero también sin ningún fundamento, de que Gran Bretaña no respondería a la agresión y que aún el envío de la Royal Navy no significaba nada más que una pantomima política. Es así que luego de su capitulación, el General Menéndez, Comandante en Jefe de las Malvinas, confesó a los británicos que él tampoco había creído en el desembarco británico. De acuerdo con este punto de vista, más bien impertinente, ni las tropas ni las posiciones argentinas estaban verdaderamente listas para el combate. Los dirigentes argentinos juzgaron las reacciones del gobierno y del pueblo británicos y también del Consejo de Seguridad de la ONU al igual que el de la administración norteamericana, de manera completamente irreflexiva. Aún más, se equivocaron en su juicio sobre la capacidad de reacción de la Royal Navy y de la Royal Air Force (RAF) y también lo hicieron en lo que se refiere a la gran capacidad de combate individual, por lo menos en lo que toca a los paracaidistas y los infantes de marina ingleses. Además, a los argentinos que se encontraban en las islas Falkland les faltaban los medios de transporte y en especial, los helicópteros, los refugios contra el frío, el agua potable, los aparatos de visión nocturna, los equipos de redio portátiles, los sistemas de dirección de tiro para los morteros y muchos otros "chiches"; es más, los soldados argentinos, contrariamente a los británicos, no eran aptos para las largas marchas cargando su mochila.

La marina argentina, que era inferior de todos modos, sufrió tal impacto con la pérdida del Belgrano que, al final de cuentas, quedó prácticamente anclada en los puertos argentinos, dejando al ejército aislado en las islas Falkland. Es cierto que esto permitió al grueso de sus fuerzas navales mantenerse como "fleet in being" y que se evitaron otras pérdidas pero estas medidas estratégicas, sin duda correctas a posteriori, no hicieron nada por disminuir las tensiones que ya marcaban las

ferido enseguida como batería antiaérea flotante y de apoyo para las fuerzas terrestres ubicándose en una posición cercana a la costa frente a Puerto Stanley, en donde sus quince cañones de 152 mm habrían resultados superiores, por lo menos desde el punto de vista del calibre, a todos los cañones transportados por los navío británicos. Lo que sorprende es que los argentinos no pusieran minas ni alargaran la pista del aeropuerto.

La razón de estas omisiones es que la Junta del General Galtieri estaba persuadida, con firmeza pero también sin ningún fundamento, de que Gran Bretaña no respondería a la agresión y que aún el envío de la Royal Navy no significaba nada más que una pantomima política. Es así que luego de su capitulación, el General Menéndez, Comandante en Jefe de las Malvinas, confesó a los británicos que él tampoco había creído en el desembarco británico. De acuerdo con este punto de vista, más bien impertinente, ni las tropas ni las posiciones argentinas estaban verdaderamente listas para el combate. Los dirigentes argentinos juzgaron las reacciones del gobierno y del pueblo británicos y también del Consejo de Seguridad de la ONU al igual que el de la administración norteamericana, de manera completamente irreflexiva. Aún más, se equivocaron en su juicio sobre la capacidad de reacción de la Royal Navy y de la Royal Air Force (RAF) y también lo hicieron en lo que se refiere a la gran capacidad de combate individual, por lo menos en lo que toca a los paracaidistas y los infantes de marina ingleses. Además, a los argentinos que se encontraban en las islas Falkland les faltaban los medios de transporte y en especial, los helicópteros, los refugios contra el frío, el agua potable, los aparatos de visión nocturna, los equipos de redio portátiles, los sistemas de dirección de tiro para los morteros y muchos otros "chiches"; es más, los soldados argentinos, contrariamente a los británicos, no eran aptos para las largas marchas cargando su mochila.

La marina argentina, que era inferior de todos modos, sufrió tal impacto con la pérdida del Belgrano que, al final de cuentas, quedó prácticamente anclada en los puertos argentinos, dejando al ejército aislado en las islas Falkland. Es cierto que esto permitió al grueso de sus fuerzas navales mantenerse como "fleet in being" y que se evitaron otras pérdidas pero estas medidas estratégicas, sin duda correctas a posteriori, no hicieron nada por disminuir las tensiones que ya marcaban las

Los británicos estiman que los argentinos perdieron 73 mientras que se encontraron intactos en las islas Falkland 50 abandonados, incluso 6 helicópteros y algunos aviones de combate a baja altura Pucará. A juzgar por las experiencias de las guerras anteriores, convendría agregar aquí la cantidad de aparatos perdidos como consecuencia de averías o tan dañados que debieron ser desmontados, lo que nos daría una cifra de 100 aviones de todo tipo, entre el 1 de abril y el 15 de junio.

Los argentinos, por su parte, admiten indirectamente cerca de la mitad de sus pérdidas pero no hablan más que de un solo helicóptero del tipo Puma, que resultara víctima de una avería, mientras que los británicos atribuyen la mayoría de sus pérdidas, por otro lado mucho menos elevadas, a accidentes, lo que hace rabiar a los argentinos. Resulta seguramente exacta la afirmación de que los argentinos perdieron más aviones que los británicos en las operaciones ofensivas en alta mar, y dado que estos últimos hablan de una gran cantidad de aparatos perdidos luego de accidentes a causa de las condiciones operativas penosas, es necesario suponer que lo mismo se aplique a los argentinos. De hecho, el número exacto de pérdidas tiene un papel muy poco importante ya que lo que cuenta es que lo que estaba en juego lo justifica. En el caso de los británicos, fue el precio de una victoria militar total mientras que los argentinos, por su parte, sufrieron una derrota local total. Lo que es seguro es que las dos versiones del avión de combate británico V/STOL Harrier dieron pruebas plenas de su capacidad y que no hacen lamentar el combate aéreo. Esto no implica de ninguna manera que si los aviones convencionales británicos hubieran sido utilizados en esta ocasión, no habrían dado mejores resultados aún. La gran distancia que separa la Isla de la Ascensión, unido al hecho de que desde el abandono del portaviones Ark Royal, a fines de 1978, la Royal Navy no dispone ya de otros de tipo pesado, obligó a los británicos a limitarse al uso del Harrier, que no está al nivel de los aviones de combate navales modernos desde el punto de vista de su velocidad, radio de acción y armamento. Los británicos pretenden haber destruído algo más de la mitad de los aviones enemigos con armas antiaéreas, mientras que otros 25 fueron destruídos durante combates aéreos y aún en tierra, unos 23. De los 25 aviones abatidos en combate, la mayoría parece haber sido víctima del misil Sidewinder; los británicos anunciaron que de 27 de los lanzados del Harrier, 23 dieron en el blanco. Otras fuentes pretenden que cerca de 32 aviones argentinos fueron abatidos por los Harrier.

30

29

29 En lo que se refiere a los éxitos de los distintos sistemas antiaéreos británicos, ocho aviones enemigos fueron abatidos por el Sea Dart, por lo menos otros ocho por el Rapier, siete por el Seacat y seis por el Seawolf, o sea un total de por lo menos 29 aviones. El Blowpipe parece que no consiguió dar muchas veces en el blanco contra los helicópteros. Los Sea Dart y los Seawolf demostraron su ineficacia contra los misiles antinavales.

Todavía queda por aclarar a qué se debe atribuir el éxito relativamente reducido del lado argentino a este respecto. Los cañones antiaéreos de 20 mm y de 35 mm no habrían causado daños a los aviones que volaban a baja altura. Los argentinos sostienen que, ya durante el conflicto, sus pérdidas en aviones se habían visto prácticamente compensadas por la entrega de 22 a 24 Dagger provenientes de Israel, al igual que 10 Mirages de Perú, pero todavía queda por comprobarlo. Gran Bretaña recibió de los USA
30 en la Isla de la Ascensión más de 6 millones de litros de carburante para aviones, además de municiones de 20 mm, de boyas sonar para la caza de submarinos, cerca de 100 misiles Sidewinder AIM-9L con un valor de 48.000 dólares cada uno, aparatos de detección de blancos mediante el uso de laser y radares para el Seawolf. En Gran Bretaña aviones cisterna americanos KC-135 reemplazaron a algunos de los aparatos británicos de este tipo que habían sido trasladados a la Isla de la Ascensión; por último, los norteamericanos entregaron también a Londres cierto número de informaciones de valor desconocido.

Los argentinos hundieron cuatro destructores y fragatas británicas, un gran buque de carga, dos navíos auxiliares de la Royal
29 Navy así como un barco de desembarco, y dañaron otros 16 , de los cuales 4 sufrieron daños graves, a pesar de que por el término "dañado" también se puede pensar en daños menores. No cabe ninguna duda de que los argentinos habrían tenido mucho más éxito si hubieran utilizado mejores detonadores de cohetes o si los proyectiles hubieran estado mejor regulados. Muchas bombas no dieron en el blanco o no explotaron hasta después de haber traspasado el casco de los barcos de medio a medio. Fue así como el 29 de mayo un avión argentino no identificado lanzó
CALENDARIO ocho bombas sobre el petrolero británico BRITISH WYE que transportaba 21.000 toneladas de carburante, unas 350 millas náuticas
23 al norte de las Georgias del Sur. Tres de estas bombas no dieron

en el blanco pero se aproximaron mucho aunque sin explotar en tanto la cuarta dió en el puente, rebotó por encima de la borda y sólo explotó una vez que cayó al agua. Otro avión "des-
23 conocido" alcanzó con una bomba al petrolero norteamericano de 99.000 toneladas Hércules, que estaba vacío y que no tenía nada que hacer con ese conflicto, ya que se hallaba a 900 millas náuticas al norte de las Islas Falkland : la bomba tampoco explotó pero el barco, que en ese momento ya había puesto rumbo hacia el cabo de Río de Janeiro, sin embargo se vió obligado a hundirse voluntariamente dado que la operación de desarme de la bomba se presentaba como algo muy costoso y peligroso.

El éxito del Exocet lanzado a vuelo rasante desde un avión que había sido remendado en forma casera no tendría que sorprendernos
16 ya que en 1967 los Egipcios consiguieron hundir por casualidad un viejo destructor israelí con un misil soviético Styx. Los israelíes desarrollaron a continuación las contramedidas y las tácticas necesarias y durante la guerra de 1973, ni siquiera uno de los Styx egipcio o sirio logró dar en el blanco, mientras que el misil israelí Gabriel se desempeñó en forma brillante. El hecho es que un misil teleguiado por radar es más fácil de "engañar" y de evitar mediante maniobras certeras que un obús bien apuntado. Durante las dos últimas guerras muchos son los buques, incluso los acorazados, que fueron mortalmente "heridos" por un solo obús bien apuntado (o por un golpe de suerte) sin que por ello se hayan preguntado los expertos si el obús volvía inútil a los grandes navíos.

Durante la segunda guerra mundial los alemanes concibieron la bomba voladora teleguiada del tipo FX-1400 cuyo blanco fue el navío del almirantazgo italiano Roma con 1246 hombres a bordo. El éxito del uso de esta arma, sin embargo, que puede ser considerada como el precursor de los misiles de nuestros días, dependía de la posesión, o la falta de la misma, por parte del opo-
31 nente de su propia escuadra de cazadores. En el otoño de 1914, el submarino alemán U-9 hundió tres acorazados británicos en el espacio de algunas horas, más de 1600 hombres de tripulación murieron ahogados, sin embargo, estos acontecimientos no sirvieron para condenar los grandes barcos sino que produjeron, lisa y llanamente, nuevas medidas en el plano de la construcción naval y de la táctica adaptadas a las nuevas armas. Casi todas las pérdidas navales espectaculares pueden atribuirse a errores de construcción o a una mala maniobra y no a tal o cual arma especialmente eficaz y presentando una amenaza particularmente peligrosa para un gran buque. En la historia naval, las flotas

compuestas casi exclusivamente de pequeños navíos no han sido convenientes hasta el presente; de todas maneras, en vista de las grandes distancias y el mar agitado que circunda las Falklands, los británicos no hubieran podido llevar a cabo las operaciones con barcos más pequeños que las fragatas. Los armamentos navales necesitan una plataforma que sea estable y, para poder cumplir esta condición, aún cuando el mar está sólo moderadamente agitado, hace falta que un barco tenga un desplazamiento de por lo menos 5000 toneladas. Con muy mal tiempo ni siquiera los acorazados ni los portaviones pueden usar su armamento. Por otra parte, la tripulación se fatiga mucho más rápido en los buques pequeños.

El material de guerra de nuestros días parece tener una tendencia cada vez mayor a conjugar una mayor sofisticación con una mayor precisión de dirección de tiro al igual que una susceptibilidad creciente a la interferencia: el hecho de que el adversario también pueda provocar interferencias en sus sistemas nos da mucho que pensar. A título de comparación, durante la segunda guerra mundial nunca se logró desviar de su curso un torpedo del tipo del japonés "Long Lance" que, provisto de una ojiva de 500 kilos y sin dejar rastros en la superficie, con un alcance de 11 a 22 millas náuticas, se desplazaba a una velocidad de 36 a 49 nudos, aunque se utilizaron contramedidas de interferencia acústica, magnética y otras. Por otra parte, tampoco se ha logrado desviar un obús o una bomba bien apuntados.

Los británicos corrieron algunos riesgos, sin duda por necesidad, que a posteriori pueden ser considerados como errores tácticos y que provocaron pérdidas. Pero, ante todo, la mayoría de los navíos británicos dieron prueba de fallas en su construcción, eran fácilmente combustibles y les faltaba estabilidad. El armamento desigual de cerca de 59 destructores y fragatas existentes con pocos cañones, armamento antiaéreo y antisubmarino incompleto, misiles de todo tipo, dio como resultado una situación en la que casi ningún navío puede cumplir una misión táctica por sí solo y, en consecuencia, necesita de dos o tres naves para protegerse entre sí. Como ocurre con frecuencia que faltan efectivos, una fragata que está preparada, por ejemplo, para la guerra antisubmarinos se encuentra abandonada a su propia suerte y se convierte en la víctima de un ataque aéreo. En general, el armamento antiaéreo y naval de los nuevos destructores y fragatas demostró ser insuficiente. Será necesario, tal vez, decidirse a construir un tipo de barco de escolta único, de

cerca de 5000 toneladas con un casco más redondeado, armado de un mínimo de dos cañones navales y en el que se tendrá que evitar el uso del aluminio. La mayoría de las fragatas británicas tienen la desventaja de que, para mantener su estabilidad, no pueden consumir más de la mitad de su combustible, lo que naturalmente restringe su radio de acción a casi el 50%. Cuando a comienzos de la batalla de Jütland, el 31 de mayo de 1916, dos de sus cruceros de batalla saltaron en pedazos luego de un par de disparos efectuados por los alemanes, provocando la pérdida casi total de la tripulación, el almirante David Beatty dijo a su segundo en el mando, con la habitual flema británica: "Hay algo que no funciona en nuestros malditos navíos hoy". Es posible que el contralmirante Woodward haya pensado lo mismo cuando el destructor Sheffield tuvo que ser abandonado después de haber sido alcanzado por un misil Exocet, que, según parece, ni siquiera explotó.

En Londres, la mayoría de los oficiales superiores de marina se habría mostrado muy escéptica frente a la operación británica y en abril parece que no hubo muchos voluntarios para el puesto de comandante en jefe de la fuerza de intervención. Sin embargo, la "dama de hierro" encontró, a ojos vistas, su "Drake" que reuniera las cualidades necesarias en cuanto a su capacidad profesional, seguridad, espíritu de iniciativa, coraje y suerte para llevar a cabo esta empresa. Como lo ponía de relieve el viejo Moltke, la suerte, a la larga, sonríe solamente al hombre valiente. La cualidad del comandante lo mismo que la de la tropa contribuyó más al resultado de la guerra en el Atlántico Sur que toda la tecnología del armamento.

FOTOS Página 6: IZQUIERDA: Un infante de marina británico observando un desembarco. Obsérvese el fusil camuflado

DERECHA: El sistema de misiles aire-tierra Blowpipe utilizado por los Infantes de Marina demostró su eficacia contra los blancos móviles de poca velocidad tales como los Pucará y los helicópteros.

Página 8: ARRIBA IZQUIERDA: Una nave de la Royal Navy intenta en vano dominar el fuego provocado por la explosión a bordo del Sheffield.

Página 8 ; ARRIBA DERECHA: Una foto que muestra a los HMS Antílope en llamas en la proa dentro de la Bahía de San Carlos.

ABAJO IZQUIERDA: El buque de reabastecimiento Sir Galahad envuelto en humo

ABAJO DERECHA: En esta foto el HMS Sheffield antes de hundirse.

Página 10: IZQUIERDA: Soldados británicos junto a los restos de un Pucará caído. Algunas de las pérdidas del aparato bimotor se debiron a la DCA.

DERECHA: Especialistas británicos examinan los depósitos de napalm capturados al enemigo .

Página 12: IZQUIERDA: Infantes de marina británicos atrincherados luego del desembarco.

DERECHA: El cañón liviano de 105 mm de la ROF dio pruebas de su eficacia durante el conflicto de las Malvinas.

Revista "ARMADA INTERNATIONAL"
Número 4/1982/E de Julio/agosto 1982

LECCIONES E IMPLICANCIAS DEL CONFLICTO POR LAS ISLAS MALVINAS

INTRODUCCION

El conflicto de las Islas Malvinas fue la primera guerra verdaderamente naval desde el conflicto en el Pacífico en la 2da. Guerra Mundial.

Al tratar de relacionar las lecciones - y hay muchas para aprender del conflicto por las Islas Malvinas - con un conflicto potencial con la Unión Soviética, necesitamos primero considerar la guerra en términos absolutos y luego considerarla a la luz de las capacidades de la Unión Soviética.

La lección esencial de las Malvinas es la confirmación de que hubiésemos estado bien preparados para un hecho similar.

La armada de los Estados Unidos es apropiada para acciones de largo alcance de este tipo en cualquier lugar del globo.

La mayor parte de lo que ocurrió confirma los supuestos adoptados en nuestro programa de expansión naval.

Nuestros esfuerzos se basan en casi 40 años de experiencia en operaciones navales, posteriores a la 2da. Guerra Mundial, durante la paz o en hostilidades, con operaciones amplias y sostenidas en Europa, Asia y en el Océano Indico, a menudo bajo tensas condiciones regionales y en estrecha proximidad de las fuerzas de operaciones soviéticas.

Los hechos ocurridos diariamente en el conflicto de las Malvinas están siendo estudiados con gran detalle por sus lecciones en muchas áreas importantes. El Almirante SMALL, el General KELLY y yo trataremos los más relevantes incluyendo los tres acerca de los cuales el Comité ha expresado preocupación especial.

///.

PERSONAL

Como en casi todas batallas recogidas en la historia documentada, la actuación, el entrenamiento y la moral del personal involucrado fueron los determinantes mas importantes del resultado. Las Fuerzas argentinas confiaron excesivamente en la conscripción y tenían un nivel de experiencia muy bajo. Sus Fuerzas Armadas son entrenadas principalmente para seguridad interna y defensa de fronteras.

Las Fuerzas Británicas, a semejanza de las estadounidenses están integradas enteramente por voluntarios. Ellas poseían un nivel de experiencia considerablemente mayor. Su entrenamiento y ejercitación se encuentran orientados para el combate contra Fuerzas Armadas soviéticas, más numerosas y sumamente armadas. Los británicos participan generalmente en una amplia variedad de ejercicios militares ofensivos y defensivos de la OTAN. La actuación y moral del personal fue alta por igual en todas las unidades de las Fuerzas Británicas.

Los pilotos de la Armada y Fuerza Aérea Argentina actuaron en forma extramadamente efectiva, demostrando un alto grado de destreza y coraje. La mayoría de los 12.000 soldados argentinos de tierra, eran jóvenes conscriptos del ejército inexpertos. Los aproximadamente 1.000 marinos argentinos que tomaron parte en el conflicto mostraron un nivel de experiencia y moral considerablemente más alto que el de sus compañeros del Ejército. La comparación entre las planificaciones de Estado Mayor, apoyo logístico, empleo de tropas y circunstancias generales de combate de las tropas terrestres indican una ventaja británica sustancial en lo que respecta a liderazgo antes y durante la batalla.

INTELIGENCIA

Luego del tema del personal, el de inteligencia parece haber sido el determinante más importante del resultado de la batalla.

///.

.///.

Proveniente de fuentes técnicas y otras fuentes, las Fuerzas Británicas tuvieron a su disposición una información sustancialmente mejor en lo que hace a los niveles del poder argentino y los despliegues, las tácticas e intenciones que las Fuerzas Argentinas tenían con respecto a las del Reino Unido.

[Algunos observadores entendidos se atreven a decir que sin ese elemento sustancial, el resultado se hubiese invertido] La experiencia de las Malvinas ha mostrado la necesidad de tener información exacta y actualizada sobre las capacidades de los sistemas de armas y de sensores en todo el mundo, ya pertenezcan a aliados o a adversarios potenciales, como así también poseer creciente empeño en la recolección y análisis de información acerca de todas las amenazas potenciales, no solamente sobre la amenaza mayor, la Unión Soviética.

DEFENSA EN PROFUNDIDAD

Existen limitaciones obvias al extrapolar comparaciones útiles de un conflicto muy limitado. Solamente se lanzaron conco misilés anti-barcos y únicamente durante raids diurnos, contra fuerzas marítimas que carecían de cobertura aérea. El éxito repetido de la aviación argentina al penetrar las defensas británicas y atacar las fuerzas de mar y tierra, provee de una base razonable para extraer algunas lecciones. La flota británica careció de una verdadera defensa aérea en profundidad, incluyendo la clave esencial de una alarma aérea temprana y una defensa aérea de largo alcance con capacidad de misiles múltiples. Ninguno de los aviones que con base en territorio continental argentino acertaron a los barcos británicos, pudo haber hecho cosa semejante si hubiesen existido portaaviones ampliamente pertrechados. Una vigilancia aérea acabada, interceptores, aviación antisubmarina y bombarderos de ataque (para todo tiempo) hubiesen marcado una diferencia. Los británicos se vieron trabados además por la falta en su flota de radares modernos, sistemas de identificación de blancos, sistemas de manejo de datos y de equipo de guerra electrónico.

///.

La defensa aérea exterior raramente consistió en más de cuatro SEA HARRIERs, cada uno con un radar interceptor de corto alcance y con sólo dos misiles aire-aire. Debido a la distancia de las bases de patrulla de las fuerzas británicas, los SEA HARRIERs tenían capacidad para mantener su posición por sólo 20 minutos. Los sistemas británicos tales como el de los misiles SEA DART y SEA WOLF, generalmente actuaron contra los inevitables atacantes que penetraron esta delgada barrera aérea de defensa, mejor de lo que se esperaba, pero los barcos combatientes de la flota carecieron de armas automáticas de corto alcance para repeler a los atacantes de cerca.

Es cierto que los buques del tipo de los mercantes tienen poca o ninguna defensa. Se perdieron dos detructores, dos fragatas - todos equipados con misiles y cañones - un buque de desembarco y un mercante, otros nueve buques fueron alcanzados por bombas que, de haber explotado, hubiesen causado su destrucción. El hecho de que no hayan detonado fue tanto un tributo al coraje de los pilotos argentinos por efectuar los ataques tan de cerca como una lección respecto a que la falta de atención a las ordenanzas sobre espoletas pueden incidir negativamente en la mejor de las actuaciones militares. Tres buques fueron alcanzados por misiles anti-buque y dos se perdieron pero a causa del fuego y no de la explosión de éstos. Concretamente, los misiles que dieron en el HMS SHEFFIELD y el ATLANTIC CONVEYOR fallaron en detonar probablemente. Continuamos estudiando estos ataques, las tácticas empleadas y los sistemas de armamento involucrados - con vistas al perfeccionamiento de nuestros propios sistemas de defensa y estamos trabajando por una más rápida instalación de sistemas antimisiles como el SEA SPARROW de la OTAN, VULCAN, PHALANX y el sistema RAM (Rolling Airframe Missile). Es importante recordar que debido a su sistema de alarma muy superior y capacidad en cuanto a batallas aéreas, el porcentaje de inconvenientes para una fuerza estadounidense sería mucho más bajo que en las MALVINAS.

///.

///.

Aquellos que hubiesen podido penetrar, aún deberían enfrentar un montaje de ajustadas capas de defensa (close-in) mucho más compacto y capaz que el que los británicos pudieron presentar.

Quedó ampliamente demostrada la necesidad de contar con sistemas de alarma de amenazas pasivas y sistemas de "simulación" como el CHAFF. El gasto en CHAFF, para confundir radares acerca de aviones y misiles, fue muy alto. Sobre la base de la experiencia de las Malvinas estamos evaluando la necesidad de incrementar las asignaciones de CHAFF en los barcos de la marina estadounidense y también la táctica para su empleo.

El equipo de guerra electrónica, para perturbar los sistemas enemigos y para detectar radares y comunicaciones del enemigo, jugó un papel en el conflicto. También en este aspecto la marina de los Estados Unidos está examinando el requerimiento en cuanto a expansión de la guerra electrónica a la luz de las amenazas mucho mayores que encara.

BUQUES GRANDES VERSUS PEQUEÑOS

Una de las lecciones más evidentes del conflicto de las Malvinas es que buques más pequeños, más baratos y menos eficazmente armados pueden resultar una falsa economía a causa de su mayor grado de vulnerabilidad, tal como lo demostró la pérdida de los cuatro buques de la armada real.

Si cualquiera de los 14 ataques exitosos contra los buques británicos hubiese alcanzado al Acorazado NEW JERSEY, no le habría infligido daño suficiente como para impedirle continuar las operaciones. El EXOCET que hundió al SHEFFIELD, por ejemplo, hubiese hecho literalmente saltar la coraza de 17 pulgadas del NEW JERSEY. Uno recuerda asimismo numerosas situaciones similares en la 2da. guerra Mundial como cuando el SOUTH DAKOTA continuó operando habiendo recibido 45 ataques de un cañon naval de 8 pulgadas o cuando el Acorazado Japonés MUSASHI siguió navegando después de haber recibido 14 torpedos y 22 grandes bombas.

///.

///.

Ninguno de los ataques sufridos por los buques británicos hubiese podido penetrar en el espacio vital de un portaviones de los Estados Unidos . Por el contrario, los portaaviones más pequeños utilizados por el Reino Unido, son mucho más vulnerables y proclives a la pérdida total a causa de torpedos, misiles o ataques con bombas porque carecen de cascos (hulls) múltiples y blindaje; de un sistema eficaz de control de averías de los sistemas protectores de lanzamientos que poseen los portaviones estadounidenses de gran tamaño.

Los portaviones británicos pequeños, aunque bien diseñados y tripulados profesionalmente, son incapaces de adecuarse a la aviación moderna de eficaz desempeño. Ellos apenas pudieron proveer el mínimo poder aéreo suficiente para apoyar la recuperación de las Malvinas. A pesar de los heroicos esfuerzos de los pilotos de los SEA HARRIER, los británicos nunca establecieron algo parecido a un control aéreo sobre las Malvinas. Hasta la aviación de transporte argentina pudo aterrizar en Puerto Stanley justamente hasta la noche anterior a la rendición. Sin embargo afortunadamente para los británicos, la guerra aérea estuvo restringida al día, lo que significó solo un lapso de 8 horas sobre 24.

Un portaaviones estadounidense hubiese podido mantener una PAC (Patrulla aérea de combate) más idónea en posición durante todo el día de haber sido necesario y nuestras fuerzas hubiesen sufrido pérdidas mucho menores en general por su magnitud, aptitudes y protección.

En tiempo de paz, los dos portaviones británicos alojan solo cinco SEA HARRIERS y de 9 a 12 helicópteros antisubmarinos SEA KING cada uno - El HERMES, el mayor de ambos, desplazó alrededor del 30 por ciento de uno de nuestros portaviones clase NIMITZ y aunque la dotación aérea fue acrecentada, literalmente apiñada a bordo para el conflicto de las Malvinas, ésta fue de aptitudes muy limitadas: una docena de SEA HARRIERS, media docena de RAF HARRIERS y un pequeño número de helicópteros ASW

///.

Compárese esto con la dotación de un portaaviones estadounidense, con 80 o más aviones de alas fijas y una docena y media de helicópteros grandes.

Los portaaviones más pequeños se mantienen menos. Los pequeños portaviones británicos V/STOL, propulsados por turbinas a gas o, en el caso del HERMES, turbinas a vapor, tienen una capacidad limitada pués requieren realimentación más a menudo. También tienen una capacidad limitada de almacenaje a bordo para artillería. En las Malvinas ambos buques tenían las pistas de aterrizaje sobrecargadas con montones de bombas, misiles y tanques de combustible que no pudieron ser ubicadas en las santabárbaras, haciéndolos de esta forma en verdad muy vulnerables si alguno de los atacantes argentinos los hubiese localizado. Por el contrario, los portaviones nucleares estadounidenses, no solamente tienen virtualmente una ilimitada duranción de vapor sino que también pueden cargar miles de toneladas de municiones y respuestos de la aviación embarcada para meses. Además, nuestros portaviones tienen a bordo capacidad para efectuar reparaciones que no pueden ofrecer un portaaviones más pequeño. Los dos portaaviones pequeños juntos, tenían capacidad para que operaran solamente 30 aviones V/STOL y alrededor de una docena de helicópteros ASW en el momento pico del combate.

Esto significa alrededor de 50.000 tn. en portaaviones para operar un tercio del número de aviones que nosotros cargamos en un portaviones de 90.000 tn.

ACTUACION DE LA AVIACION:

V/STOL HARRIER: Los HARRIER del Reino Unido, tanto los de la Armada Real como los RAF, tuvieron una seguridad y versatilidad sorprendentes durante la batalla. Los 28 SEA HARRIER hicieron más de 1.300 salidas en 44 días, en defensa de la flota. Su eficacia fue excepcionalmente alta - de casi el 90 %.

///.

Menos del uno por ciento de las misiones planificadas fueron anuladas a causa de encontrarse los aviones fuera de servicio. El radar y el sistema de control de armas de ataque en el SEA HARRIER demostraron ser confiables y versátiles pero de corto alcance. En combate aéreo, los SEA HARRIER destruyeron al menos 20 aviones argentinos, de los cuales 16 fueron atacados con misiles SIDEWINDER de producción estadounidense. En muchos casos los SEA HARRIER atacaban aviones que, en su mayoría, operaban en el límite extremo de su alcance, y no les era posible maniobrar si querían retornar a sus bases con serguridad. En forma similar, los SEA HARRIER disponían de un tiempo limitado sobre el objetivo para llevar a cabo su misión y una cantidad limitada de armamento de ataque aire-aire. Se vieron también en gran desventaja por la falta de un adecuado control radar que permitiera vectorearlos para intercepciones.
Sólo en una ocasión aviones argentinos intentaron iniciar un combate aéreo contra los SEA HARRIER.-

La performance de ambos tipos de avión HARRIER (los de la Marina Real y los de la Real Fuerza Aérea), fue menos impresionante en misiones de tipo aire-tierra. En forma conjunta dispararon alrededor de 200 bombas de propósitos generales, incluyendo sólo 4 de sistema de guiado por láser, y que tuvieron en efecto mínimo sobre el resultado de los combates en tierra.

Cuatro SEA HARRIER y uno de la Real Fuerza Aérea se perdieron por accidente en operaciones, y dos SEA HARRIER y tres RAF HARRIER se perdieron por acciones del enemigo, pero ninguno en combate aéreo.

El avanzado HARRIER AV-8B suministrado a la Infantería de Marina de los EE.UU., jugará un rol muy diferente pero igualmente versátil, en apoyo de acciones navales. Se está optimizando para gran variedad de misiones y apoyo aéreo cercano desde sitios no preparados. Una cabina de pilotaje totalmente nueva y un aumento en el control reducirán en forma sustancial el al

///.
to promedio de accidentes sufridos por los primeros modelos de BARRIER, mientras que el alcance y la carga útil serán prácticamente duplicados.

HELICOPTEROS:

Los helicópteros fueron sin ningún lugar a dudas, el más valioso elemento de éxito de la aviación de las Fuerzas Británicas. Fueron utilizados exitosamente como plataforma de lanzamiento de misiles anti-buque, para reabastecimiento en el mar, apoyo logístico, transporte de tropas, transporte de aprovisionamientos de equipo al campo de batalla, comando y control, incursiones comando, y muchas otras funciones. Tres de los cuatro helicópteros que levantan cargas pesadas CHINOOK se perdieron en el hundimiento del ATLANTIC CONVEYOR, resultando de esto, una severa merma en la movilidad del equipo pesado. Desde el conflicto, el Reino Unido ha desarrollado un sistema de radar de alerta aérea temprana que ha instalado en algunos helicópteros SEA KING y se operan rutinariamente.

Las FF.AA. argentinas utilizaron sus helicópteros casi enteramente para apoyo logístico en el campo de batalla, apoyo de servicio, y reconocimiento.

AVION DE BOMBARDEO/ATAQUE VULCAN:

Despegando desde la Isla de Ascención, la Real Fuerza Aérea llevó a cabo un total de cinco misiones de combate con jets bombarderos estratégicos VULCAN contra las Islas Malvinas. Tres misiones aéreas de un sólo avión con cada VULCAN transportando 21 bombas de 1.000 libras atacaron el aeropuerto de Puerto Argentino. Dos misiones equipadas con misiles anti-radar atacaron las instalaciones de radar argentinas. Cada una de estas misiones requirió múltiples reaprovisionamientos en vuelo, y virtualmente no hizo impacto ni en las instalaciones de radar ni en el campo de aterrizaje. Ambas instalaciones continuaron operando hasta el último día de la guerra.

///.

C-130 HERCULES:

El venerable HERCULES proveyó el apoyo aéreo logístico tanto para el Reino Unido como para la Argentina durante el conflicto. Fueron operados como reaprovisionadores aéreos de combustible, se reaprovisionaron a sí mismos, realizaron lanzamientos de aprovisionamientos críticos en el mar y en tierra, con una gran confiabilidad para ambos bandos.

A-4 SKYHAWK:

La Armada Argentina y la Fuerza Aérea operaron 64 SKYHAWK, aviones ligeros de ataque con efectos considerables, e infrigiendo la mayor parte de los daños a la flota británica.

SUPER ETENDARD:

La Armada Argentina operó cinco bombarderos SUPER ETENDARD (el equivalente en capacidad al A-7E norteamericano) Fueron muy efectivos como plataforma de lanzamiento de misiles EXOCET con su radar de ataque y sistema de navegación inercial que les permitió un acercamiento a baja cota, una levantada brusca para disparar y un inmediato retorno. Argentina no arriesgó estos aviones en bombardeo convencional contra los blancos.

LOGISTICA:

El viejo aforismo que dice que los aficionados hablan de estrategia mientras que los profesionales lo hacen de logística se puso nuevamente de manifiesto en la guerra por las Malvinas. El resultado de la batalla puede ser visto como un fracaso de la logística argentina y un gran éxito en el caso de Gran Bretaña. Seguidamente a la captura de las Islas Malvinas, Argentina abarrotó las islas con tropas y provisiones. Se acumuló un inmenso arsenal de armas y municiones. El comando argentino en Malvinas, de todas maneras, fue incapaz de distribuir

///.

///.

las provisiones y las armas en forma apropiada y, como consecuencia de esto, las tropas acantonadas en las afueras de los centros de aprovisionamiento tuvieron serias dificultades por la escasez de elementos esenciales que sobraban en los centros mencionados. Una vez que la fuerza de tareas británica arribó al área, el aprovisionamiento por mar cesó y solo pudo ser hecho por vía aérea. Estos vuelos de reaprovisionamiento se llevaban a cabo desde el continente hasta Puerto Argentino, en horas de la noche, durante el lapso que duró el conflicto y hasta la tarde misma de la rendición. Solo uno de estos vuelos de aprovisionamiento fue interceptado y destruído por los británicos, mientras que todos los esfuerzos de los HARRIERs con base en los portaaviones y los VULCAN que volaron en misión desde la Isla de Ascención para destruir el campo de aterrizaje de Puerto Argentino fracasaron.

A pesar de que la batalla fue relativamente breve, las fuerzas británicas requirieron enormes cantidades de provisiones, múniciones, combustibles y otros abastecimientos.

El sistema logístico británico se vió dificultado por las distancias existentes esntre el teatro de operaciones y las bases y depósitos de abastecimientos. Una falta inicial de naves, y algunas limitaciones en la cantidad de ciertos materiales. Cuarenta y cinco buques mercantes fuerón retirados de sus misiones comerciales por la Armada Real para realizar tareas de apoyo a la flota en operaciones. Incluían una variedad de buques mercantes tales como: porta-containers, roll-on roll-off, de pasajeros, buqúes tanque y algunos para propósitos específicos, tales como el crucero de placer UGANDA, que fue rápidamente acondicionado como buque-hospital. El combustible fue uno de los más delicados puntos del sistema logístico, un tercio de los buques mercantes requisados eran buques-tanque. La mayoría de los buques requisados fueron acondicionados para tener capacidad de reabastecimiento de combustible en el mar, y terminales de comunicación por satélite. Diez y nueve buques fueron adaptados para transporte de helicópteros y base de operaciones de estos (dos de

///.

///.

los buques también transportaban HARRIER). Algunos fueron equipados con cañones antiaéreos de 20 mm.

La Isla de Ascención, aproximadamente a mitad de camino entre Gran Bretaña y las Malvinas, se utilizó como base para las fuerzas británicas. Durante el conflicto, el sistema logístico británico que incluyó el transporte aéreo de 5.800 efectivos y 6.600 toneladas de abastecimientos desde el Reino Unido hasta Isla de Ascención, nos indica la magnitud del apoyo logístico con base en tierra que es necesario para una operación como la campaña a las Malvinas. En muchas formas los problemas logísticos que se le presentaron a las fuerzas británicas fuera de las Malvinas fueron similares a aquellos que debió encarar la armada estadounidense destinada al Océano Indico desde 1979. La armada estadounidense ha instituído algunos cambios en la planificación y en las operaciones logísticas, como resultado de esas tempranas experiencias y haciendo reajustes de acuerdo a la experiencia obtenida por la armada británica. Si bien la armada estadounidense ha desarrollado planes conjuntos con la administración marítima para la requiza de buques mercantes y de la Fuerza de Reserva disponible, se requieren más esfuerzos para desarrollar la autodefensa, la aviación y otros sistemas navales para los buques mercantes empleados de este modo (una gran iniciativa por parte de la Administración Reagan ha sido incrementar la cantidad de buques mercantes de 29 a 77: todos previstos para ser puestos en servicio en el término de 5 a 10 días). La armada estadounidense ha desarrollado el concepto "ARAPAHO" de operación de helicópteros desde un buque porta container y ha evaluado y probado el material pesado en el mar. Demostró así, ser una operación confiable y factible.

La magnitud del esfuerzo requerido de la flota mercante antes de iniciar una operación de la envergadura de la que se llevó a cabo en Malvinas, deberá servir para subrayar el hecho de que aunque la tarea de movilización de suficientes transportes marítimos estratégicos para una adecuada disuación convencional es bastante difícil, sería imposible llevar a cabo un conflicto que suponga un desgaste como el que se sufrió por la lucha antisubmarina en la 2°Guerra Mundial. Las fuerzas navales aliadas solo pueden defender las rutas marítimas asegurando una activa defensa de tipo

[ofensivo contra los submarinos.]

OPERACIONES SUBMARINAS:

La Armada Argentina comenzó el conflicto con dos de sus cuatro submarinos en condiciones de operar. Uno relativamente nuevo, construído en Alemania, con propulsión diésel-eléctrica, y uno de tipo de los primeros US GUPPY construídos en la 2°Guerra Mundial. El submarino SANTA FE que estuvo cuando las tropas argentinas desembarcaron en Malvinas, fue totalmente puesto fuera de operaciones por la Armada Británica en las Georgias, el día 25 de abril.

El submarino SAN LUIS de construcción alemana, terminado en el '74, realizó un patrullaje de aproximadamente 38 días, durante el conflicto. Este parece haber sido localizado y operado en el área del grueso de la fuerza de tareas británica. Estaba de todas maneras impedido de llevar a cabo un ataque exitoso debido a fallas de material. El control principal de lanzamiento de torpedos del submarino no estaba operativo y el incorrecto cableado eléctrico del panel de fuego hacía que todos los torpedos que se lanzaran fuesen mal dirigidos. El submarino tipo 209 SALTA no operó durante el conflicto por problemas en sus motores diesel. [La fuerza británica realizó algunos probables contactos con el SAN LUIS durante el período del conflicto pero ninguno con éxito.]

No es sorprendente la capacidad de un submarino propulsado con motores diésel-eléctricos para combatir a una fuerza de tareas que está casi inmovilizada, operando en un área específica. Estos submarinos son extremadamente silenciosos cuando operan a baja velocidad, y es por esta razón que se requiere una cantidad sustancial de helicópteros, y material antisubmarino de defensa submarina y de superficie, cuando una fuerza de tareas debe restringirse a un área limitada.

La armada estadounidense sigue en el convencimiento de

///.

///.
que este tipo de submarinos con propulsión diésel-eléctrica a pesar de ser muy útiles en este tipo de operaciones, no lo son tan redituables para las misiones navales de los EE.UU. por su costo en relación con el rendimiento. Este no sería el caso si no pudiésemos contar con más de 100 modernos submarinos de este tipo para desarrollar esas misiones en nuestras armadas aliadas.

La crisis aumentó a fin de marzo en el Atlántico Sur y tres submarinos atómicos británicos fueron despachados hacia el área Malvinas. Su capacidad de recorrer tales distancias a gran velocidad permitió al Reino Unido establecer una zona de exclusión de 200 millas naúticas tomando como referencia un radio desde el centro de las Malvinas al principio del conflicto. Los submarinos británicos comenzaron de inmediato a poner en vigor la zona de exclusión, para evitar que los buques argentinos pudiesen realizar reabastecimientos a las unidades destacadas en el archipiélago. Tuvieron éxito en esto.

El 7 de mayo el Gobierno del Reino Unido amplió dicha zona de exclusión extendiéndola a 12 millas desde las costas argentinas del continente, advirtiendo su gobierno que cualquier buque fuera de las 12 millas sería considerado hostil y por lo tanto suceptible de ser atacado. Finalmente el Reino Unido destinó cinco submarinos nucleares y uno propulsado por sistema diésel-eléctrico (HMS ONYX) al Atlántico Sur. Uno de los submarinos nucleares, el HMS CONQUEROR fue enviado a las Georgias para evitar que los buques argentinos interfiriesen en la recaptura de las islas por parte de los británicos, hacia fines de abril. A la semana siguiente, el CONQUEROR interceptó exitosamente y hundió al Crucero Argentino GENERAL BELGRANO, utilizando torpedos de vapor de 50 años de antiguedad. Después del hundimiento del GENERAL BELGRANO, la Armada Argentina efectivamente se retiró de la acción. De este modo la efectividad de los submarinos nucleares puede decirse que eliminaron a toda la Armada Argentina de la guerra.

SUPERVIVENCIA DE LOS BUQUES:

Ninguna defensa en profundidad, por más efectiva que resulte, puede ser considerada impenetrable. Así que, independientemente de lo buena que sea, los buques deben ser construídos como para soportar impactos importantes y continuar luchando. La batalla por las Malvinas es rica en tales lecciones a ser reestudiadas.

CRUCERO GENERAL BELGRANO:

Este crucero fue hundido por un submarino nuclear británico que disparó dos torpedos Mark VIII, diseñados hace 50 años cada uno de los cuales poseía una carga explosiva de 750 libras. Las pobres condiciones de material en que se encontraba el GENERAL BELGRANO y el limitado entrenamiento en el control de averías de la tripulación resultó en una rápida e incontrolable inundación y pérdida del buque.

PERDIDAS BRITANICAS:

Los británicos perdieron un destructor por un fuego que se inició por la cabeza de un misil Exocet que no explotó; un destructor, dos fragatas bombardeadas, un buque de desembarco bombardeado, un buque porta-containers incendiado por un misil Exocet que si detonó. Además dos destructores británicos, 14 fragatas y un buque de desembarco fueron dañados durante el conflicto, todos por ataques aéreos argentinos con bombas y cohetes, excepto el destructor GLAMORGAN, que fue dañado por un misil desde la costa.

Mucho se ha discutido sobre el resultado del uso del aluminio en construcciones navales y sus efectos en la supervivencia del buque. Se usa el aluminio en buques británicos y norteamericanos en mamparos no estructurales, escaleras y tubos de ventilación. Muchos navíos de guerra estadounidenses construídos después de la 2°Guerra Mundial tienen superestructuras de aluminio por su escaso peso, lo cual es particularmente importante cuando se trata de barcos que llevan antenas de radar y otros

equipos ubicados relativamente altos con respecto al centro de gravedad.

El SHEFFIELD que se perdió debido a un incendio incontrolable producido por un EXOCET que no detonó, tenía superestructuras de acero, aunque algunas fragatas británicas tienen superestructuras de aluminio. No hay prueba alguna de que el uso del aluminio contribuyó a la pérdida de algún buque de guerra británico. La decisión de dotar de superestructuras de acero al nuevo destructor ARLEIGH BURKE (DG51) fue tomada bastante antes del conflicto Malvinas.

En general, los barcos de guerra estadounidenses tienen equipos instalados que permiten un mejor control de averías y extinción del fuego que no poseen otras armadas. El entrenamiento constante en el control de averías de la tripulación, tanto en el mar como en tierra, sigue siendo uno de los elementos fundamentales del entrenamiento naval norteamericano, lección aprendida a sangre y fuego durante las batallas del Pacífico en la segunda guerra mundial. La efectividad ha quedado demostrada en varias operaciones en época de paz, como cuando el portaaviones NIMITZ se estrelló e incendió en julio del '81. La experiencia británica en Malvinas en lo que se refiere a cierto material de contrucción y procedimientos, nos lleva a reconsiderar ciertas técnicas de construcción y procedimientos de control de daños, especialmente en lo que se refiere a nuestros buques menores, del tipo fragata.

En suma, el episodio de las Malvinas demuestra que los buques modernos pueden defenderse contra las armas modernas como los misiles de crucero, pero deben tener una defensa en profundidad resistir impactos y continuar luchando. Por un lado el SHEFFIELD no estaba totalmente tripulado, no estaba preparado para soportar el daño y por último se hundió aunque el misil no detonó. Por el contrario el destructor GLAMORGAN fue alcanzado por un misil EXOCET que sí detonó, y aunque el fuego y la metralla mataron a 13 hombres el barco estaba en condiciones de seguir operando con el armamento y sistema de armas intacto, porque estaba preparado.

REGLAS DE ACCION

Una nueva lección para aprender de las MALVINAS, en contraste con guerras anteriores, es que en una era de computadoras y comunicaciones vía satélite debe prestarse mayor atención al comando, control y reglas de acción. En primer lugar, las comunicaciones modernas están en condiciones de proporcionar una verdadera catarata de comunicaciones al operador en la guerra. El comandante británico de las operaciones era por momentos abrumado por el volúmen de información y órdenes que llegaban al buque insignia. Debe prestarse mayor atención a la disciplina de las comunicaciones en futuros conflictos. Este es potencialmente un importante problema pues las Fuerzas Armadas estadounidenses están modernizando las comunicaciones en todos los niveles. Todo esto debe todavía ser canalizado hacia los mandos que toman decisiones en el campo de operaciones. Segundo, tales comunicaciones efectivas en corto plazo, llevan consigo la tentación para los altos mandos de caer en un micromanejo de las operaciones en el campo de batalla. Esto no parece haber sido un problema en el caso de las fuerzas británicas debido a una prudente delegación de autoridad en el comando que actúa en el lugar del conflicto, hecha por los políticos y los comandos nacionales. Tal delegación sin embargo, lleva consigo la necesi- de reglas, aprobadas previamente y muy bien analizadas. Esto es particularmente significativo para las fuerzas estadounidenses que se destaquen a una situación crítica. Sobre todo hoy en día porque como lo dijo muy bien el almirante Gorshkov, hay una enorme recompensa en "el esfuerzo por la primera salva".

DISPONIBILIDAD DE ARMAMENTO:

La guerra de las Malvinas constituye además una advertencia, que se viene dando en todas las guerras desde Corea, de que el índice de utilización de armas de alta tecnología siempre excede a los cálculos, aún los más generosos, de los planificadores. Parece que la rendición argentina se produjo en el momento oportuno para las fuerzas británicas cuya provisión de armamento se estaba agotando.

Causa perplejidad a los planificadores norteamericanos el escuchar voces en el Congreso que sugieren que la Defensa está obteniendo demasiado apoyo presupuestario porque después de quince años de negligencia no estamos capacitados para llenar los lanzadores y santabárbaras de nuestra flota activa de 514 buques, aunque más no sea una vez, con armamento de alta tecnología.

Otra importante lección que pueden extraer las fuerzas militares estadounidenses de la guerra de las Malvinas es el hundimiento del crucero GENERAL BELGRANO con torpedos fabricados 50 años atrás. Ya que no es posible, bajo las presentes condiciones de reducción de fondos, que podamos adquirir armamento nuevo en cantidades suficientes, es imperativo que echemos mano de aquel armamento que, aunque viejo, pueda ser utilizado todavía, en vez de descartarlo o venderlo como se ha venido haciendo ultimamente.

OPERACIONES ANFIBIAS:

El objetivo de la operación británica "Corporate" fue recapturar las Malvinas, Georgias del Sur y Sandwich del Sud. La operación anfibia más importante tuvo lugar en las Malvinas. Las fuerzas de desembarco británicas, consistieron en infantes de marina y soldados del ejército británico, fueron transportadas hasta las Malvinas en un pequeño número de embarcaciones anfibias especializadas del tipo LST y LPD, y en un gran número de barcos mercantes.

Merced a un cuidadoso planeamiento, habilidad y buena suerte el desembarco principal en San Carlos fue llevado a cabo sin oposición inicial. Esto ejemplifica una ventaja, a menudo no tenida en cuenta, de un asalto anfibio frente al enemigo. Si bien es difícil en la era de las modernas comunicaciones e inteligencia lograr una sorpresa estratégica, es todavía fácil lograr una sorpresa táctica y desembarcar "donde ellos no están". Por ejemplo, una brigada anfibia que se encuentre cerca de la costa del Cabo Virginia al anochecer, puede desembarcar en cualquier lugar entre la punta de Long Island y Cabo Hatteras antes del amanecer.

Los británicos se encontraban en considerable desventaja al desembarcar porque carecían de superioridad aérea. Los portaaviones estadounidenses darían superioridad aérea a cualquier desembarco anfibio norteamericano.

Los desembarcos en San Carlos, que comenzaron en la oscuridad a las 03.40 hora local, fueron llevados a cabo por 16 barcazas de desembarco que transportaron tropas y equipo desde los barcos a la playa. Al amanecer. helicópteros con base en buques, se unieron a la operación de llevar suministros a la costa. La cabeza de playa británica estaba firmemente establecida cuando los ataques aéreos argentinos comenzaron en la tarde. Los posteriores desembarcos anfibios en Fitz Roy tampoco tuvieron oposición inicial, pero a diferencia de los de San Carlos, fueron llevados a cabo inicialmente de noche y con muy poca visibilidad. Cuando el tiempo mejoró, dos embarcaciones anfibias fueron severamente dañadas por los ataques aéreos.

La experiencia británica ha demostrado que los barcos anfibios pueden sobrevivir a un ataque aéreo, aunque no sin pérdidas. Muchos de los barcos mercantes empleados para transporte de tropas y material solo pudieron montar unos pocos cañones de 20 mm. Los dos grandes barcos de asalto de la Armada Real de la clase Fearless sí tenían misiles SEA CAT y cañones de 40 mm., como también contramedidas electrónicas pasivas, incluyendo señuelos (CHAFF). Pero las embarcaciones logísticas solo tenían instaladas armas livianas.

Los buques anfibios de la marina estadounidense, que están siendo equipados con variantes de SLQ-32 y señales CHAFF, podría esperarse que tuvieran una significativa capacidad contra el mismo nivel de amenaza. La marina estadounidense está investigando la posibilidad de equipar a los barcos mercantes con sistemas de autodefensa "atornillados" (de quita y pon) para que colaboren en las operaciones anfibias.

La marina estadounidense tiene varias veces la capacidad británica de transporte anfibio, con 60 embarcaciones anfibias activas, todas mucho más grandes que las correspondientes británicas, además de 4 embarcaciones en la fuerza naval de reserva. Fuera

de esto, uno de los más dramáticos adelantos en el reciente aumento de las fuerzas anfibias ha sido el establecimiento de barcos preubicados, el TAKX, trece de los cuales están en construcción bajo contrato. Esto permitirá el traslado de tres brigadas anfibias completas sin oposición enemiga. Además la administración REAGAN ha programado un aumento de la capacidad de transporte; de una Fuerza Anfibia (MAF) a una MAF más una Brigada Anfibia (MAB). En el plan de 5 años hay doce barcos del tipo LSD-41 y LDH-1, este último es un barco anfibio que puede ser transformado en un portaaviones V/STOL.

APOYO DE ARTILLERIA NAVAL:

Las Malvinas nos ilustran nuevamente sobre la importancia del apoyo de artillería naval. Durante la batalla 17 destructores y fragatas británicos equipados con 21 cañones de 4.5 pulg. dispararon 7.900 tiros en apoyo del desembarco y la subsecuente campaña terrestre. Este cañoneo apoyó a las tropas británicas, suprimió el fuego enemigo, destruyó abastecimientos y aviones en tierra, y dañó seriamente la moral de las tropas que defendían el archipiélago. Las fuerzas británicas estaban limitadas por los calibres de sus cañones y por lo tanto en su poder de impacto y alcance. La armada estadounidense actualmente posee un gran número de cañones de 5 pulg. en su flota, y hace recomendaciones en el presupuesto militar del año '84 sobre la compra de proyectiles de 5 pulg. guiados por rayo láser, que permitiría aumentar en forma sustancial la capacidad de destrucción en el primer disparo de artillería naval.

El más dramático incremento en artillería naval tuvo lugar en diciembre, cuando el acorazado NEW JERSEY fue puesto en servicio nuevamente con cinco semanas de adelanto en el programa, y con un costo por debajo del presupuesto. Este buque puede disparar el sólo 803 toneladas de una variedad de munición que va desde 16 a 5 pulg., en un lapso de sólo 30 minutos. Esta es la capacidad equivalente a la de 20 modernos destructores de tipo DD-963. Lleva más de 7.000 cargas de munición en sus santabárbaras. El acorazado IOWA será incorporado a la flota en los primeros meses de 1984, también antes de lo programado y dentro del presupuesto asignado. El dinero para el reacondicionamiento del USS MISSOURI está previsto en el presupuesto del año '84, y para el correspondiente del USS WISCONSIN lo estará XXXXXXXXXXX en el presupuesto del año '85. El alcan

ce de 26 millas de los cañones de 16 pulg. instalados en los buques de tipo IOWA significa que el fuego de artillería naval puede cubrir el 90% de los blancos militares en Cuba, por ejemplo y la mayor parte de los campos de aterrizaje fortificados de Corea.

Como resultado de nuestros análisis hemos hecho algunos cambios a la marcha y al alcance de algunos programas de modernización de la flota y de cambios en los buques. Algunos de estos cambios están contemplados en el presupuesto para el año fiscal 1984, y otros más estarán reflejados en la medida que ajustemos nuestro análisis y preparemos los resultados para el programa presupuestario del año fiscal 1985 para la Armada.

Datos biograficos del autor

C59/10

El capitan de grupo TIM GARDEN se unió a la RAF por una beca universitaria cuando estaba en la facultad de St.Catherine, en Oxford. Al licenciarse en Física en 1965 completo su adiestramiento como piloto. Fue comandante de un escuadron de enseñanza aerea básica desde donde pasó al curso de Estado Mayor. En 1977 fue nombrado Oficial de Fuerza Aerea en el Estado Mayor de Personal en el Ministerio de Defensa. Luego fue nombrado Director de Estudios de la RAF en la Escuela de Estado Mayor de Bracknell, en septiembre de 1982.

GS1/10

EL PODER AEREO? LAS MALVINAS Y LOS PRINCIPIOS DE LA GUERRA

Introducción

Quizás dé la medida de cuán pocas oportunidades hay de juzgar las armas modernas en acción, el hecho de que las diez semanas de la campaña de las Malvinas hayan generado tantos análisis. La guerra entre dos naciones hasta ese entonces amigas, cada una equipada con un potencial militar que iba desde lo obsoleto hasta la avanzada tecnológica, estuvo aislada del resto del mundo política y geográficamente. Los elementos del conflicto fueron claros e inequívocos.

Aunque muchos han aprendido sus lecciones de esta guerra, no es probable que a nivel superior del desempeño de equipo, dichas lecciones vayan a cambiar la forma de pensar de la OTAN. Por fortuna, hay pocas probabilidades de que SACEUR les de a los Harriers en Alemani un papel de defensa aérea contra los Floggers porque el sistema resultara tan exitoso contra los Mirages argentinos. Pero tambien es cierto que se suele descontar la experiencia de guerras previas por tener poca relevancia para los conflictos futuros. Al pensar en la guerra aérea se tiende particularmente a esta incapacidad de trasladar con éxito las lecciones del pasado a conflictos futuros. Desde hace tiempo los estrategas han analizado los grandes principios mediante los cuales se obtiene una victoria. En Gran Bretaña los oficialmente reconocidos Principios de Guerra han cambiado notablemente desde que fueran formulados por J.F.C. Fuller, en la primera guerra mundial y que fueron incoporados en 1919 al Reglamento del Servicio terrestre. Los 10 principios son:

a) Selección y mantenimiento del objetivo

b) Mantenimiento de la moral.

c) Acción ofensiva

d) Seguridad

e) Sorpresa

f) Concentración de fuerzas

g) Economía de esfuerzo

h) Flexibilidad

i) Cooperación

j) Administración

¿Cómo se ajustó a estos diez principios el uao del poder aéreo en Malvinas?

La invasión por Argentina

La Argentina había desarrollado considerablemente sus fuerzas armadas en la década del 70 a la espera de la guerra con Chile por la cuetión del Canal de Beagle. El país gobernado por militares, había tambien dedicado apreciables recursos a la seguridad interna. Para 1982, por lo tanto, la Fuerza Aérea Argentina (FAA) se encontraba bien equipada con material, armas y hombres para enfrentar una guerra por tierra y por aguas costeras. Tenía sólo dos aviones de reabastecimiento en vuelo y siete Hércules de transporte. La fuerza aérea naval (ANA) era relativamente pequeña aunque estaba empezando a desarrollar su capacidad para la guerra antisubmarina y su moderno armamento. La aviación militar (de Ejército) constaba principalmente de helicópteros.

La operación militar inicial de invasión el 2 de abril de 1982 estuvo aparentemente bien planificada: el objetivo de apoderarse de las Malvinas con el mínimo de pérdidas, mediante la utilización de la sorpresa y la concentración de fuerzas, se alcanzó con rapidez. La fuerza aérea tuvo escasa participación, salvo el reconocimiento previo a la invasión y el posterior transporte. En retrospectiva, es posible distinguir algunas fallas fatales durante la etapa de consolidación posterior a la invasión. Si se quería conservar las islas, era esencial una cobertura aérea adecuada. El trabajo debería haber comenzado con la ampliación dela pista de Puerto Stanley, para poder operar desde allí con aviones de gran porte. Esto constituyó un punto tan vital

para las fuerzas argentinas que el ataque aéreo y naval debía haber predominado en el pensamiento del Comandante desde el momento de la partida de la Fuerza de Tareas británica. ¿Porqué no fue así? Podemos especular en que una falla en la cooperación entre las fuerzas arruinó muchos de los preparativos. Una vez que se llevó a cabo la invasión, pareció ceder el ímpetu por planificar la seguridad por largo plazo.

Parte la Fuerza de Tareas

No hay duda de que el acondicionamiento dela Fuerza de Tareas en un tiempo tan sorpresivamente corto (los primeros barcos zarparon el 5 de abril y estuvo lista para la batalla desde el 30 de abril) quedará para siempre como una historia épica de organización logística. Los aparatos de reconocimiento marítimo Nimrod partieron del Reino Unido el 5 de abril y el 7 de abril estaban ya patrullando el Atlántico sur desde la isla Ascensión. Una nación que había centrado su plan de defensa en el Teatro europeo durante años, tenía que demostrar la flexibilidad de su maquinaria bélica. Donde no se dispuso de dicha flexibilidad, se hizo presente la improvisación. En ningún lado resultó esto más obvio que en el reaprovisionamiento de recursos aéreos. Los grandes aparatos de transporte multi-uso de la segunda guerra mundial habían sido reemplazados por transportes de guerra antisubmarinos: un caso de reduccion de flexibilidad por necesidad economica. Estos transportaron helicopteros y aparatos Sea-harrier para la autodefensa, en lugar de aparatos para proyectar potencia. El primer Sea-Harrier se entregó a la Marina inglesa a mediados de 1979 y en el momento en que empezó el conflicto, la Marina inglesa tenía 33 de los cuales 28 estaban a la disposicion de la Fuerza de Tareas/ ~~[illegible] Georgias del Sur el 25 de abril [illegible] británica [illegible] necesario. [illegible] (TEZ) el ultimo [illegible] la~~

[illegible]r. Es imposible acusar al gobierno de Gran Bretaña por la aplicacion de los Principios de Guerra clásicos hasta este momento. El objetivo era bien claro: devolver las Malvinas y las Georgias del sur a la situación anterior a la invasión. Para oponérseles la Fuerza Aérea podía disponer el aterrizaje de mas de 100 aparatos de combate, exclusión hecha de los 60 Pucará de la guerra anti-subversiva. La ANA (aviación naval) podría tambien afrontar la amenaza de los misiles aire-superficie con sus cinco Super Etendard AM39 provistos de Exocet. Una planificación prudente hacía necesaria una defensa aerea mayor para la Fuerza de Tareas durante su travesía hacia el sur. Una cantidad de 14 Harriers GR3 fueron asignados a los transportes Invincible y Hermes. En este caso, la escala de esfuerzos estuvo dictada por las limitaciones del espacio en los dos transportes, antes que por ninguna aplicacion de los principios de guerra. Una segura base de operaciones futuras resultaba vital para el éxito del operativo No se disponia de ninguna. El aeropuerto de Wideawake, en la isla Ascensión, marcaba el punto medio de las 8.000 millas que separaban Gran Bretaña y las Malvinas. El hecho de que este constituía la base terrestre mas disponible para que los britanicos montaran su operativo resulto ser un obstaculo importante. Los aparatos de tierra tendrían que realizar un viaje redondo de 7.500 millas, si querían operar sobre la zona potencial de guerra. Ningún aparato de la RAF tenía suficiente radio de acción sin ser reabastecido. Quizás resulte sopresivo que el Vulcan B2, el único bombardero estratégico, había sido privado de su capacidad de reabastecimiento en vuelo algunos años antes y ni e l transporte Hércules ni el aparato de reconocimiento marítimo Nimrod habian sido equipados con ese artefacto. Estos inconvenientes fueron salvados mientras la Fuerzade Tareas viajaba hacia el sur. Algunos Hércules fueron adaptados para el papel de contenedores para complementar a los Victor. Se dotó a los Nimrod de una nueva capacidad ofensiva proveyendolos con bombas,misiles Harpoon y misiles AIM9L

aire-aire. Los Harriers,normalmente usados en ataques terrestres, fueron modificados para la defensa aerea. Sin saber como se desarrollaría el conflicto, la clave del plan consistía en la máxima flexibilidad y potencia de fuego. ¿Qué otras opciones podrían ser consideradas en este período?

Los Phantom F4 hubieran provisto una capacidad de defensa aerea muy superior pero con la base de Ascensión como lo más cercana posible, era imposible proveer alguna cobertura aerea sobre las Malvinas. Pero fueron utilizados para la defensa aerea del aeropuerto Wideawake, que era una parte clave de la operación. ¿Podría haberse provisto alguna forma de Airborne Early Warning (Alerta Temprana Aerotransportada) (AEW)? Los antiguos apartos Shackleton hubieran requerido una bastante desproporcionada cantidad de conversion y costen para la capacidad que ellos podrían proporcionar. El nuevo aparato Nimrod AEW, en desarrollo, no estaba listo para servicio operacional. Se adoptó el recurso temporario de adaptar radares Searchwaters a los helicopteros Sea King, pero el conflicto finalizó antes que estuvieran disponibles.

El Bucaneer podría haber sido utilizados en el papel de bombardero y estaba equipado y probado ya en el abastecimiento en vuelo. Sin embargo, cualquier tarea de bombardear iba inevitablemente a necesitar un esfuerzo masivo de tanques y era esencial la concentracion de fuerzas para la maxima efectividad. El Vulcan con sus 21.000 libras de carga de bombas fue la respuesta.

SE INICIA LA BATALLA

La invasión del 2 de abril de 1982 fue seguida por una accion diplomática intesiva a lo largo del mes, mientras la Fuerzade Tareas navegaba hacia el sur. La recuperación de las poco defendidas Georgias del sur, el 25 de abril demostró la determinación británica de usar la fuerza si era necesario. La imposicion de la Zona de Exclusion total (TEZ) el ultimo dia de ese mes señaló que la batalla estaba por empezar. Es imposible acusar al gobierno de Gran Bretaña por la aplicación de los Principios de Guerra clásicos hasta este momento. El objetivo

era bien claro: devolver las Malvinas y las Georgias del sur a la situación anterior a la invasión. El objetivo se mantuvo a lo largo de la etapa diplomatica, a lo largo de las sanciones economicas y ahora podía alcanzarse mediante la acción militar. La reconquista de las Georgias del sur, con aparente facilidad resultó un elevador de la moral.

La Fuerza de Tareas, aunque de tamaño limitado y operando con lineas de comunicacion extendidas mas alla de cualquier experiencia previa, se destinó para la acción ofensiva, la concentracion de fuerzas y la flexibilidad que podía ofrecer el poder aereo.

Con las primeras luces del 1° de mayo de 1982, 21.000 libras de bombas de alto poder explosivo fueron lanzadas sobre el aeropuerto de P. Stanley por ~~las~~ el Vulcan B2, XM607. La ofensiva se inició con la sorpresiva utilización del poder aereo. ¿Constituyó esto, la operación de bombardeo de más largo alcance de todos los tiempos, un sensato ~~xxxxxxx~~ uso de recursos? La sorpresa, la concentración de fuerzas, la moral y la acción ofensiva podían todos ser justificativos; pero ¿fue economía de esfuerzo la utilización masiva de tanques (contenedores) para el transporte de 50.000 galones de combustible, en vuelo de más de 15 horas, todo el apoyo, las modificaciones y el adiestramiento?

La teoría predecía con un poco más de ventaja que pista podría interrumpirse. Todo marchó bien y la bomba preparada cayó sobre la pista y produjo el necesario cráter. Si este hubiera sido el único resultado, los meritos de la operación podrían cuestionarse.

Como ya ha pasado en otros casos de bombardeos estratégicos, los efectos indirectos sobre las operaciones enemigas suelen ser de mayor importancia que la destrucción directa que se ha causado.

Las operaciones del aeropuerto de P. Stanley se dificultaron mas aún. Se hizo necesaria la dispersión de valiosos material, el reabastecimiento se tornó azaroso, y la pista ya no pudo ser usada por aparatos de gran porte. Y lo más importante, si las Malvinas pudieron ser

bombardeadas desde esa distancia, tambien lo podrían ser las bases aéreas del continente. Había que betacear los recursos para una valiosa defensa aerea, frente a esa amenáza potençial, reduciendo así las çantidades disponibles para operar contra los Sea Harriers. Tres misiones de bombardeos con Vulcan constituyeron un medio eficaz para crear la incertidumbre en la planificacion argentina. Dos más como antiradares inhibieron las operaciones de radares y significaron que los operadores se mostraron menos proclives a usar sus radares continuamente. Las operaciones estrategicas habian demostrado nuevamente los beneficios de asegurase que el enemigo no pueda suponer que tiene via libre.

Defensa Aerea

Si la acción ofensiva debía ser aplicada de forma tan inesperada, lós meritos que aseguraban los proponentes del VSTOL serían probados en la defensa aérea de la Fuerza de Tareas. Había que asegurarse la seguridad de la base ofensiva, fuera esta la Flota o luego la isla. Los argentinos demostraban cierto grado de flexibilidad en el uso de sus recursos aereos para atacar las fuerzas británicas. La primera batalla aerea, el 2 de mayo, cuando el teniente Paul Barton, piloto de la Real Fuerza Aerea que volaba en Sea Harrier de la Marina, localizó y derribó un Mirage argentino con un misil Sidewinder AIM 9L. Cuando terminó el conflicto la cuenta llegaba a 23 aparatos argentinos confirmados como abatidos por Sea Harriers sin ninguna pérdida en combate ¿Que fue lo produjo este magnifico resultado? El hecho de que los argentinos estuvieran operando a su máximo alcance sin reabastecimiento significaba que tenían escasas reservas de combustible para evasión o para combate. Podían haber superado esto mediante el uso de reabastecimiento aire-aire, pero sólo tenían dos aparatos tanques, que los reservaban bien. Los Sea Harrier tenían problemas similares dada la necesidad de ubicar los grandes transportes tanto al este como fuera posible. Los británicos carecían de la capacidad

de Airborne Early Warning y esto debe haber reducido su efectividad. El Mirage es mucho mas rapido que el Harrier pero estaba equipado con misiles AIM 9-13 mucho menos aptos. Sobre el papel, las fuerzas resultaban de capacidad potencial similar pero los Harrier estaban en una apreciable inferioridad. Para alcanzar el muy importante promedio de destrucción las fuerzas británicas demostraron un sistema de armamento de sobresaliente eficacia. Los transportes proveyeron un centro de control de eficacia para la defensa aerea, la organizacion proveyó aparatos en el lugar exacto, el adiestramiento y la calidad de los pilotos dieron resultado y los Harrier con los AIM-9L probaron constituir una combinación excepcional. Las fuerzas argentinas no esperaban la concentración de fuerzas, que podrían haber conseguido el desgaste de la fuerza de los Harrier y que podrían haber cambiado el curso de la batalla aérea. Su administración, su organización, su adiestramiento y su planificación tuvieron muhhas carencias. ¿La provisión de aparatos británicos AEW hubiera hecho una diferencia vital para la defensa de la Fuerza de Tareas? El gobierno británico ha aclarado esto como una deficiencia en la provisión de una defensa para la Flota de los Super Etendard equipados con misiles de superficie Exocet A M39 aire-aire.

Nuevamente es considerado como factor en el éxito alcanzado por los vuelos bajos de la Fuerza Aerea Argentina al penetrar las defensas aereas de San Carlos el 21, 23 y 24 de mayo. Aunque es indudable que se hubieran podido reducir las pérdidas mediante la extensión del alcance de alarma es tambien probable que los valerosos y persistentes ataques de los pilotos argentinos hubieran todavía podido tener éxito. Ellos perdieron 43 aparatos en esos 3 dias de ataque. Nuevamente quedódemostrada la importancia de concentrar fuerzas para conseguir resultados. Por más estrecho que sea el círculo defensivo, el poder aereo permite la capacidad de concentrar fuerzas

de modo de sobrecargar las defensas. La opcion de misiles demostró los beneficios de la economía de esfuerzos que pueden conseguirse con la nueva tecnología, pero cuando hay escasez de armas debe controlarse eficazmente su aplicación si se quiere evitar el desperdicio.

Sosten de la batalla terrestre

En la época en que estableció la cabeza de playa en San Carlos, el 21 de mayo, los Sea Harrier habían probado ser capaces de asumir la defensa aérea, sin ayuda de los Harrier de la RAF, que se habían desplegado hacia el sur para actuar básicamente en la defensa aérea. La improvisación fue la nota durante el despliegue de estos Harrier GR3: el rápido adiestramiento de los pilotos para operaciones de transporte, las modificaciones del fuselaje para evitar la corrosión por el agua salada, la adaptación del equipo de navegación para poder usarse en el mar, el agregado de un Side-winder y artefactos bélicos electrónicos. Algunos volaban hasta Ascensión y embarcados desde allí cuatro volaron desde gran Bretana hasta la cubierta del Hermes, casi 8.000 millas con una sola parada en Wakefield. No había diversiones para estos intrépidos pilotos mientras completaban sus vuelos, quebrando sus récords , hasta la zona de combate para llevar a cabo sus primeros aterrizajes sobre cubierta. La audacia era la clave para tantas decisiones operativas. Los GR3 se usaron como sostén directo de las tropas de tierra y tambien contra blancos conocidos como ser el aero-drómo de P.Stanley. Para el uso más eficaz de estos recurso, resulta esencial una buena organización de reconocimiento, como bien se practican en los procedimientos de servicios conjuntos. En este aspecto, ningun bando parece haber estado bien servido. Los argentinos no parecen haber dedicado gran atención al reconocimiento aéreo, o si lo hicieron, sus fuerzas terrestres no hicieron buen uso de el. Del lado británico, el Libro Blanco dice: "La ausencia de una cuidadosa capacidad de reconocimiento aereo fue una carencia en la Campaña y

la resultante falta de información precisa sobre los dispositivos enemigos representó para las tropas terrestres un azar adicional" Con lo disponible ¿podrían haberse incrementado los resultados del reconocimiento táctico? Los recursos fueron los Harrier, Los Linx, Wessex, Scout, Gazelle, Wasp, Sea King y los helicopteros Chinook de la Fuerza de Tareas. La pérdida de 6 Wessex y 3 Chinook produjo una escasez de helicopteros para sosten de las fuerzas terrestres. La fuerza Sea King ASW continuaba invencible, aunque un escuadrón fuera asignado al comandante de las fuerzas de tierra. El terreno ofrece poca cobertura para los helicopteros de reconocimiento y sin armamento defensivo, aquellos asignados probarían su vulnerabilidad Los transportes se ejercitaban en manejar sus Harrier como elemento de defensa aérea; el control del reconocimiento táctico es un problema complejo de organización para el cual la velocidad es esencial. Es probable que si esta tarea se le hubiera asignado a los GR3, cuando se reunió por primera vez la Fuerza de Tareas, se hubiera incluído una organización apropiada. Tambien hubiera sido necesario el mejoramiento de las tácticas de comunicación tierra-aire.

¿Como emplearon ambos bandos sus recursos tácticos aereos? Los argentinos concentraron sus aparatos con base en tierra en ataques contra las naves y la cabeza de playa. Esta fue una estrategia realista: el hundimiento de dos o más barcos principales podría haber sido suficiente para provocar el retiro de los británicos, fuese por necesidad militar o por consideraciones políticas. Si hubiera triunfado esa estrategia, hubiera sido un ejemplo de eficaz de la economía de esfuerzos. La apreciable ventaja numérica de que gozaron las fuerzas terrestres argentinas puede haber sugerido que los Pucará eran suficiente para un estrecho (con aviones de ala fija) (fixed-wing) sostén aereo. Los Harrier GR3 se utilizaron en el clásico papel de apoyar el avance de las fuerzas de tierra. El agotamiento de los GR3 fue mínimo, con solo 3 pérdidas por fuego desde tierra, de 125 salidad. Esto resultó

notable ya que los problemas en conseguir blanco requirieron, en muchos ataques, más de una pasada.

Las lecciones y los principios

Un conflicto que duró diez semanas establecido entre una potencia nuclear que había puesto sus prioridades de defensa en una alianza europea y un gobierno militar latinoamericano, no es una escenario bélico de los de texto. Podría proporcionar sendas interesantes para explorar en un ejercicio de una escuela de guerra, pero sería criticado por falta de realismo. Pero, sucedió; y uno salióganador y otro perdió. El pdder aéreo resultó esencial para el vencedor, aunque la guerra se ganó en tierra.

¿Hubiera querido Fuller enmendar sus principios a la luz de los hechos? El objetivo de los británicos era apoderarse de las islas. Hubo adhesión total en cada parte de la operación. Los aregntinos perdieron la senda de su objetivo una vez que se hubo completado la operación. La moral británica se mantuvo mediante el uso de audaz y exitoso de los recursos aéreos: bombardeos estratégicos, éxitos en la defensa aérea, estercho apoyo aéreo, rápido reabastecimiento, protección antisubmarina y evacuación de los heridos. La fuerza aérea argentina no pudo alcanzar un nivel de éxitos que hubiera podido mejorar du moral. Entre las tropas de tierra, todo fue peor. Luego del hundimiento del Belgrano, debemos suponer que la falta de participación de la Marina difícilmente hubiera levantado su moral. Finalmente, la derrota de una tropa numerosa por otra tan reducida fue exponente de la quiebra de la moral de las fuerzas argentinas. Si bien la defensa pudde ser necesaria, es la ofensiva la que obtiene resultados. A este respecto, ambos bandos hicieron su mejor esfuerzo dentro de los límites de sus recursos aéreos. Si los Mirage hubieran profundizado su ataque sobre los Sea-Harriers, les hubieran favorecidós los resultados de la superioridad numérica y del desgaste. La seguridad de

NO, PUES NO TENÍAN AUTONOMÍA.

la base de operaciones, ya fuera la isla Ascensión, o los transportes, o la cabecera de playa puente fue siempre la prioridad para los aparatos británicos. Esto les resultó, ya que cualesquiera fueran los contratiempos temporarios, la situación podía revertirse.

El problema argentino fue bastante diferente y en virtud del hecho de que perdieron sus posiciones en la isla, no le asignaron suficiente prioridad a la seguridad. El uso de la sorpresa dentro de la campaña aérea fue limitado. Al operar en el límite de su radio de combate, no fue probable que cada bando pudiera conseguir sorpresas tácticas a menudo. La capacidad de obtener sorpresas estratégicas les correspondió a las tropas de mar y tierra. Un raid argentino sobre Wakefield les hubiera resultado prometedor, aunque tal posibilidad había sido ya considerada por la RAF. El uso de concentración de fuerzas para obtener resultados quedó demostrado palpablemente. Cuando la FAA se empleó a fondo en raids de ataque, los pocos que llegaron obtuvieron niveles de destrucción superiores a las capacidades que se esperaban del sistema. Al mismo tiempo, la economía de esfuerzos resultó una necesidad para dos fuerzas tan limitadas. Una pequeña cantidad de aisladas misiones de bombardeo podían obtener mucho, mientras que la destrucción total del aerodromo de Puerto Stanley hubiera requerido una escala de esfuerzos desproporcionados e imposible. El uso de unos pocos misiles anti-radiación podía dificultar a los operadores el uso de equipos. La flexibilidad del poder aéreo se demostró diariamente a los largo del conflicto. Sin esa adaptabilidad, poco podría haber contribuído a la batalla. No hay duda de que los recursos aéreos británicos se utilizaron con apreciable y mayor flexibilidad y por lo tanto gozaron de más amplio control del aire. Esta flexibilidad unida a un excepcional grado de improvisación fue la característica saliente de la operación. Tambien la cooperación demostró ser esencial para la victoria. Desde el punto

de vista aéreo,la cooperacióm entre las trpas de mar y tierra fue un requisito absoluto para el éxito de esta guerra insular.Del lado británico,dicha cooperación funcionó y si en algo flaqueó fue más en administración.Las fuerza argentinas no estaban bien estructuradas para esa cooperación ni esa administración y tuvieron que sufrir las consecuencias .

. . . .

Los 10 principios de guerra resultaron aplicables en este conflicto como en todos los demas anteriores. El exito jamas está garantizado en las guerras pero la observacion de las areas claves puede contribuir a hacerlo probable. La superioridad numerica no es un requisito; y sin embargo nuevamente este fuè el caso. Si quisieramos agregar otro principio de estas lecciones de poder aereo, eśte sería la separacion entre Improvisación y Flexibilidad. Aunque los aviadores se precien de la flexibilidad del arma aerea, talvez esto no sea suficiente. La habilidad para improvisar, aumentando asi la flexibilidad del aparato y de los sistemas de armamentos, se elevó a nivél de principio de triunfo en la batalla aerea del conflicto Malvinas en 1982.

(1) Cuando utilizaron (perry-? pallets) no consiguieron nada.

HAY OTRO PRINCIPIO QUE NO ESTA MENCIONADO: LAS GUERRAS LAS GANAN QUIENES COMETEN MENOR CANTIDAD DE ERRORES ESTE ES EL PRINCIPIO FUNDAMENTAL PARA EXPLICAR ESTE CONFLICTO -

ASPECTO NAVAL DE LA GUERRA DE LAS MALVINAS

JOSE LUIS TATO, Capitán de Navío

A pesar de que ya ha transcurrido un tiempo considerable desde la terminación de la llamada guerra de las Malvinas o del Atlántico Sur, aún no contamos con todos los elementos de juicio necesarios para realizar —al menos en el aspecto naval— un análisis lo suficientemente completo de las operaciones realizadas que permita extraer unas consecuencias lo bastante amplias para sentar unas bases que permitan una comparación con la doctrina aeronaval hasta ahora vigente y obtener las conclusiones precisas que la ratifiquen o aconsejen su modificación. Esta falta de dichos elementos de juicio estriba en que sólo contamos con los datos del bando británico, y muy pocos, por no decir ninguno, por parte argentina.

Sin embargo, han concurrido unos hechos claramente definidos que avalan, sin lugar a dudas, la permanencia de determinados principios de la guerra en el mar: el concepto de Mando —que lleva en sí la decisión y la coordinación y la adecuada facultad de delegación del mismo—, la bondad de las comunicaciones, la logística y el adiestramiento de la fuerza. Y todos estos principios brillaron desde el comienzo de las operaciones en la parte británica, ya que pese al heroísmo a raudales, acometividad sin límites y gran audacia de los argentinos, en especial su aviación, no pudieron éstos desarrollar con la amplitud necesaria la estrategia adecuada para cumplir con la finalidad de conservar el archipiélago, bien por la disuasión —se valoró erróneamente la capacidad y voluntad de reacción del Reino Unido y su tenacidad— o bien por efecto de las armas. Los argentinos emplearon una estrategia que está de moda —si bien es antigua— la llamada estrategia de *atrición* y cuyos resultados, aparte de esta realidad, no se presentan, en general, como halagüeños.

Otra fue la estrategia de los británicos, apoyada por una experiencia considerable —a través de varios siglos— en el manejo de las Flotas lejos de su territorio metropolitano, por lo que sus mandos no se encuentran en un ambiente desconocido, por así llamarle, si tienen que actuar en estas condiciones, como así ocurrió en este conflicto, y fruto de esa experiencia es su capacidad de organización y de adecuación de los medios necesarios para cumplir la misión, desde el *saber estar* en la mar hasta el asegurar un suministro regular y a tiempo a todas sus unidades mediante un puente de aprovisionamiento constituido en su mayor parte por buques puramente mercantes requisados y acondicionados en cuestión de días, e incluso horas, para una misión oficial y peligrosa. Por ello, hay que reconocer también, a la vista de su actuación, que la Marina mercante inglesa está preparada para estos eventos, y constituye la cuarta arma de la Defensa Nacional del Reino Unido, país éste que tiene ideas muy claras y pragmáticas sobre lo que significa el ser una nación marítima.

La logística fue, a nuestro juicio, el principal caballo de batalla, ya que pese a la base avanzada de la isla de la Ascensión, hubo que situar y mantener un material y unos efectivos considerables a una distancia de más de ocho mil millas de la metrópoli, fuente principal de suministros. Un aspecto muy importante de este problema fue el abastecimiento de combustible en la mar a diversas unidades, las más de las participantes en las operaciones. Así como para los buques mercantes y de transporte no había mayor dificultad, una vez que les instalaron las tomas de petróleo, sí lo hubo para las unidades menores, como destructores y fragatas, en cuanto a la frecuencia de reabastecimiento, ya que por razones de estabilidad —dadas las condiciones meteorológicas— no era aconsejable que sus tanques quedasen por debajo de la mitad del relleno, y ello trajo como consecuencia que la velocidad de la fuerza no sobrepasase los 15 nudos. Todos estos hechos y su perfecta sincronización avalan nuestro juicio acerca de la gran dosis de organización y de adiestramiento de los británicos, ya que hay que tener tembién en cuenta que en cierta medida, los buques británicos han sido diseñados en cierto modo para una guerra en el ámbito europeo, y no está previsto, en consecuencia, que hayan de afrontar prolongadas permanencias en la mar, y este aspecto que en principio parece algo trivial, está siendo muy tenido en cuenta en los proyectos de nuevas construcciones.

Pero hechas estas breves consideraciones de tipo general, quizás sea más conveniente a los efectos de obtener ciertas conclusiones, el hacer un breve repaso, no de los acontecimientos en sí, sino más bien de los distintos factores y medios que concurrieron en el desarrollo del conflicto, hasta el momento en que las autoridades argentinas decidieron llegar al alto el fuego. Trataremos de forma somera alguno de estos elementos y factores.

Las Flotas en presencia.— Ante todo, y con carácter de generalidad, surge la pregunta de la adecuación, de la preparación de la Fuerza, por ambas partes, a un teatro de operaciones distinto (por sus características peculiares, tanto en distancias como en meteorología) de los que siempre han sido habituales, al menos con carácter decisivo de las operaciones. Y en este caso, la zona de las Malvinas iba a ser en sí misma y por sí misma, el escenario en cuyo exclusivo entorno se iban a decidir desde la primera a la última palabra. La primera ya había sido dicha por parte argentina, y la última fue pronunciada por parte de los ingleses, que además tuvieron de su parte, en forma inesperada y no prevista, unos factores muy importantes para el cumplimiento de su misión.

Ahora bien, en cuanto a los argentinos, su Flota sí sabía moverse y operar en aquellos parajes, análogos a los circundantes a las tierras antárticas y magallánicas, en las que tiene asignada, creemos, una misión muy concreta, pero la Flota argentina, sus buques, no actuó en fuerza, y este hecho de su práctica inmovilidad, ha llamado poderosamente la atención. Los motivos permanecen aún, al menos para nosotros, en el campo de las suposiciones, y de ellas recogemos las siguientes:

a) La salida de la Flota estaba condicionada a la operatividad del portaviones *25 de Mayo,* que al parecer no era muy elevada, debido a la reparación o acondicionamiento a que estaba sometido. En estas condiciones, y al no tener cobertura aérea, los demás buques argentinos poco podían hacer, teniendo enfrente a dos portaeronaves.
Además, esta salida constituía la típica acción de *Strike,* en el sentido de ir a buscar a la Fuerza Operativa británica y por medio de la aviación embarcada, destruir a los dos portaeronaves ingleses, en cuyo caso la guerra estaba prácticamente ganada, con el casi único riesgo de los submarinos nucleares británicos, cuya presencia también influyó notablemente en esta ausencia, sobre todo después del

través de los cables de conducción eléctrica, dejándole sin comunicaciones interiores y sin energía para los equipos de contraincendios. Al parecer, el buque llegó a ser remolcado, ya prácticamente inerte, pero ante las averías sufridas por el incendio, se decidió hundirlo.

En cuanto al *Atlantic Conveyor,* fue hundido por un misil disparado contra el portaviones *Hermes* que en una acción imprudente prestaba apoyo cercano a aquél mientras realizaba las operaciones de desembarco del material aéreo que transportaba, principalmente helicópteros. En el portaviones detectaron el lanzamiento del misil, desviándole de su rumbo por medio de ECM y de *chaff,* pero dado el magnífico blanco radar que ofrecía el mercante, sin ECM ni *chaff,* atrajo irremediablemente hacia sí al misil.

En cuanto a los otros tres misiles lanzados desde aviones, fueron desviados desde sus blancos mediante las ECM, y solamente un misil lanzado desde tierra averió seriamente, aunque sin hundirlo, al destructor *Glamorgan.*

¿Qué se deduce de todo ello?. Sencillamente, que los buques del futuro, dentro de cada tipo, han de ser mayores que los actuales con objeto de poder llevar el mismo armamento y equipos electrónicos, y además un mayor blindaje en un casco con mayor compartimentación y apto para poder soportar un cierto grado de castigo, con lo que se le ha dado la razón a los diseñadores de estos buques del tipo 42, ya que el proyecto inicial estaba en las 7.000 toneladas, pero razones de modalidad crematística aconsejaron "abaratar" el tonelaje, introduciendo aleaciones ligeras, que han dado muy mal resultado dada la facilidad y rapidez con que se funden con el fuego.

En cuanto a los buques mercantes que en caso de guerra hayan de formar parte de convoyes, habrá que instalarles equipos de ECM, incluidos los *chaff* para que por sí mismos o mediante la acción táctica coordinada en el convoy, puedan reducir el riesgo de impacto y de hundimiento.

También, y ante el peligro del fuego, hay que volver a las normas que han ido cayendo en desuso, en el sentido de desterrar las sillas, mesas y demás muebles de madera, así como alfombras y revestimientos plásticos del tipo de linóleo, que tanto se han prodigado en los dos últimos años. Los buques, sobre todo los pequeños, han de volver a ser austeros, dejando las comodidades de sus dotaciones en las bases de tierra o hasta cierto punto en los buques nodriza.

Torpedos y minas.— Aunque en un principio se supuso que el crucero argentino *General Belgrano* fue hundido por dos torpedos Mk-24 *Tigerfish,* el modelo más moderno y eficaz de esta arma con que van dotados los submarinos nucleares de ataque, lo cierto es que no fue así, ya que según informes oficiales británicos se ha señalado que los torpedos empleados fueron dos viejos Mk-8, que ya se consideran obsoletos por la Marina del Reino Unido, pero a pesar de ello continúan entre la dotación de armas de estos submarinos.

En cuanto al minado, cabe decir que los argentinos minaron solamente los accesos a la bahía de Port Stanley o Puerto Argentino, si bien este minado no tuvo consecuencias, ya que los ingleses habían requisado cinco pesqueros arrastreros a los que dotaron del equipo necesario para las operaciones de rastreo de minas, y lograron "limpiar" el campo minado. No deja de extrañar esta actitud argentina de ceñirse únicamente al minado de los accesos de la capital del archipiélago, cuando todas las aguas circundantes son susceptibles de minado, dados los bajos fondos existentes. La razón o explicación parece descansar en la carencia del número necesario de minas para ello.

Artillería.— La artillería de los buques, de calibre 4,5 pulgadas, no fue empleada en combates navales propiamente dichos, y en cuanto a su utilización como artillería antiaérea, es de hacer notar que si se llegó a emplear, no derribó a ningún avión argentino, los cuales fueron abatidos por misiles de la Fuerza Naval o en combate aéreo.

En cambio, esta artillería fue muy eficaz en los bombardeos sobre costa, principalmente los previos a las acciones anfibias de San Carlos, más que por los daños materiales causados, por el efecto depresivo y de quebrantamiento de la moral de las tropas argentinas.

Aviones Harrier.— Terminamos este breve comentario acerca del enfoque naval de las operaciones en las Malvinas diciendo dos palabras sobre los aviones *Harrier,* que pasaron aquí su gran prueba de fuego. La Fuerza Operativa británica salió a la mar con 22 aviones embarcados entre los dos portaviones; posteriormente, este número se vio incrementado con seis unidades más traídas a bordo del *Atlantic Conveyor,* y finalmente se añadieron o incorporaron 14 unidades pertenecientes a la RAF, que efectuaron el traslado a la zona de operaciones volando desde Inglaterra a Ascensión y de aquí a los portaviones con reabastecimiento de combustible en vuelo, cosa que nunca habían hecho antes. Hay que destacar que solamente un uno por ciento de las salidas previstas de los *Harrier* desde los portaeronaves no pudieron ser efectuadas, habiéndose contabilizado 1.500 salidas de los *Sea Harrier* y 150 de los aparatos de la RAF o GR-3. Ninguno de estos aviones fue derribado en combate aéreo, y solamente cinco por fuego desde tierra. A lo largo de las operaciones en que tomaron parte, demostraron una gran capacidad como aviones polivalentes en misiones de combate aéreo, de ataque al suelo y antibuque.

Conclusiones finales

Este conflicto permitirá extraer algunas consecuencias muy valiosas en el campo táctico y en la conducción estratégica. Marca, por así decirlo, el final y el principio de una nueva época de la guerra aeronaval, cuyo protagonismo descansará en la guerra electrónica, expresada ésta en su mayor amplitud. Pero dentro de todas las conclusiones que puedan obtenerse, merecen ser destacadas:

El empleo de la Fuerza Naval como demostración palpable de una voluntad política firme en el manejo de la crisis.

Los ingleses han conducido, con una programación muy detallada, sin dejar nada al azar, una Fuerza Naval de unos cincuenta buques, a miles de millas de distancia de las propias bases, y todo ello con elevada eficacia —fruto del adiestramiento— y audacia.

Las pérdidas producidas han quedado por debajo de los riesgos calculados y aceptados de antemano, y con gran tenacidad y decisión, aspectos importantísimos en la conducción de operaciones, pudieron rebasar prontamente el punto de inflexión para mantener la iniciativa en todo momento, fundamento esencial del éxito.

Seguridad y eficacia en las comunicaciones, tanto con la metrópoli como interfuerzas.

Eficacia de los aviones de despegue vertical.

Exito de la técnica, correctamente aplicada, de Mando y Control.

Efectividad del empleo de las Contramedidas electrónicas.

Necesidad de unas Fuerzas Armadas con un elevado grado de profesionalidad, con lo que la calidad compensa con creces al número o cantidad.

Consecuencia general de todo es que para disuadir o, llegado el caso, vencer, hay que tener preparadas en todos los órdenes unas Fuerzas Armadas capaces, y tener también la voluntad política de emplearlas, extremo éste del que debe de estar convencido el posible adversario. ■

LA AVIACION EN LA GUERRA DE LAS MALVINAS

C59/1P

JOSE SANCHEZ MENDEZ, Teniente Coronel del Arma de Aviación

Quiero expresar mi admiración y respeto a mis compañeros y camaradas, pilotos argentinos y británicos que dieron una lección de espíritu militar, de amor a la patria y de profesionalidad, coraje y bravura y que fueron los verdaderos heróes de la guerra de las Malvinas. A mis compañeros muertos en el combate y en el campo del honor mi más profundo y cariñoso homenaje.

* * *

A pesar de los numerosos artículos publicados sobre la actuación de la Aviación en la Guerra de las Malvinas en diversos medios de comunicación, más o menos especializados, y de algunos informes, que con algún carácter oficioso se han hecho circular, por una y otra parte, se carecen de determinados datos que permitan una valoración definitiva, ponderada y real del conflicto, desde el punto de vista aéreo. Sin embargo, la documentación existente permite realizar un análisis bastante fiable y completo, aunque con algunas lagunas que el tiempo se encargará de rellenar. Existe más información de origen británico que argentino, lo cual inevitablemente tiene que reflejarse al realizar un juicio crítico sobre cómo fue la Guerra en el Aire y desde el Aire. Con la intención de hacer una presentación lo más objetiva posible ha sido redactado este trabajo, que únicamente pretende que las conclusiones que se obtengan puedan servir de lección provechosa para todos.

ACCIONES DE RECONOCIMIENTO AEREO

La falta de medios adecuados de Reconocimiento Aéreo de Imágenes y Electrónico fue una laguna sentida gravemente por Argentina durante todo el conflicto. Con el fin de llenar este vacio organizó un Grupo de Reconocimiento Aéreo especial con aquellos aviones de mayor radio de acción, que les permitiese conocer los movimientos de la flota británica. Dicho Grupo estuvo integrado por *B-707* y *C-130* y operó desde la Base de Comodoro Rivadavia y actuó en un área comprendida entre los paralelos 39° y 56° de latitud sur y hasta una distancia de casi 600 kms. de la costa continental. Posteriormente se incorporaron algunos *Fokker-27* y *Learjet-35A*. En estas acciones tuvo una gran participación el *Escuadrón Fenix,* integrado por aviones civiles, requisados, de muy diversos tipos y procedencias y cuyos pilotos eran civiles, destacando sus 123 misiones de decepción electrónica realizadas para confundir a la Task Force británica. Los aviones argentinos de Reconocimiento Aéreo efectuaron 466 salidas con 2.239 horas de vuelo, sufriendo la pérdida de un *C-130* y un *Learjet,* derribados por los cazas VSTOL británicos. También se utilizaron por parte de la Aviación Naval aviones *Neptune,* aunque básicamente lo fueron para llevar a los *Super Etendard* hasta una distancia desde la cual éstos pudiesen lanzar los misiles *Exocet.* A pesar del esfuerzo realizado, los mandos aéreos argentinos sufrieron la falta de medios tecnológicos y actuales de Reconocimiento Aéreo para la guerra moderna.

Gran Bretaña utilizó en estas operaciones a los *Nimrod MK-2* de acción sobre el mar, de la RAF, que fueron modificados con el fin de poder ser reabastecidos en vuelo y así prolongar su autonomía. Con un tercer piloto y un nuevo navegante los *Nimrod* realizaron sus misiones de reconocimiento, básicamente electrónico, cuya duración media fue de 19 horas, siendo dotados de armamento ofensivo y defensivo. Algunos aviones cisternas *Victor* fueron equipados con equipos de reconocimiento fotográfico, instalándose además un nuevo sistema de navegación y un radar, lo que les permitio realizar misiones de Reconocimiento, tanto previas a los ataques y bombardeos aéreos y navales como posteriores, al objeto de poder efectuar una correcta valoración de daños, siendo la duración media de estos vuelos de catorce a quince horas. En las misiones puramente tácticas las acciones de Reconocimiento Aéreo las realizaron los helicópteros y los *Sea Harrier/Harrier,* que resultaron insuficientes para satisfacer las necesidades de información de la Task Force británica, tal como reconoce el Informe oficial presentado, al Parlamento por el Secretario de Defensa el pasado mes de diciembre.

ACCIONES DE CARACTER LOGISTICO

Una de las características de este conflicto fue el gran esfuerzo efectuado por la aviación de transporte de ambas partes. Como ya se señala al comentar las características del Teatro de Operaciones, la lejanía del mismo obligó a realizar numerosas acciones de carácter logístico.

Transporte Aéreo

Gran Bretaña tuvo que utilizar todos sus recursos para establecer y mantener un continuo puente aéreo con la isla de la Ascensión, hasta el punto de que al concluir las hostilidades se habían transportado hasta la Base Aérea de Wideawake 5.800 hombres y 6.600 toneladas de material y mercancías, habiendo invertido unas 17.000 horas de vuelo los C-130 y VC-10 de la RAF. Ello supuso un gran ahorro de tiempo al sustituir la travesía marítima por el transporte aéreo. En la isla de la Ascensión se embarcaban los suministros en los buques con destino a las Malvinas, situadas 6.300 kms. más al sur. Wideawake incluso permitió realizar operaciones de abastecimiento desde el aire a los buques bretánicos, mediante el empleo de los *C-130 Hércules*, que realizaron 40 misiones de este tipo.

Por su parte Argentina también realizó una intensa acción de logística aérea y que tras la imposición británica de la Zona exclusión total fue realmente el único medio de abastecer al cuerpo expedicionario que ocupaba las Malvinas. Para ello entre el 2 de abril y el 13 de junio las actividades de transporte aéreo militar

---

CARACTERISTICAS DEL TEATRO DE LAS OPERACIONES

La lejanía del archipiélago de las Malvinas y las duras condiciones meteorológicas habidas durante la época del año en que se desarrollaron las operaciones repercutieron notablemente en el balance final del conflicto.

Por parte británica, la distancia entre sus bases aéreas en el Reino Unido y las Malvinas era de casi 14.000 kilómetros, lo que obligó a utilizar la Base Aérea de Wideawake, situada en la isla de la Ascensión, como punto clave para las misiones estratégicas de carácter logístico, de bombardeo y de reconocimiento. De todas formas Wideawake se encuentra a 6.300 kilómetros de las Malvinas, lo que exigió el realizar un gran esfuerzo y aportar grandes dosis de imaginación a los responsables de la RAF a fin de poder satisfacer las necesidades operativas de la Task Force enviada al archipiélago y las de carácter estratégico antes mencionadas. Una gran parte de estas necesidades pudo ser atendida gracias a la masiva ayuda de los EE.UU., sin la cual el triunfo final británico hubiese sido quizás imposible.

Las duras condiciones meteorológicas de la zona fueron sufridas particularmente por los pilotos de los helicópteros y de los **Sea Harrier** y **Harrier GR-3** de la RAF tanto en la ejecución de sus misiones como en las cubiertas de los porta-aeronaves Hermes e Invencible, en las tensas esperas previas al despegue para dirigirse al lugar de las operaciones.

Fue también decisivo para la victoria británica el poder disponer de unos modernos sistemas C^3, de Mando, Control y Comunicaciones vía satélite, que facilitó la dirección de las diversas operaciones, esencialmente las estratégicas, desde el propio Cuartel General de las fuerzas armadas situado en la metrópoli.

Argentina se vio obligada igualmente a utilizar el transporte aéreo para atender las necesidades logísticas, no sólo de sus fuerzas desplazadas en las islas, sino también de la totalidad de la fuerza expedicionaria terrestre allí destacada, especialmente desde la imposición del bloqueo británico, que exigió un gran esfuerzo a los pilotos de los C-130 de la Fuerza Aérea, que realizaron la mayoría de los vuelos en las horas nocturnas.

Los pilotos de la Fuerza Aérea y de la Aviación Naval Argentina vieron tremendamente limitadas la capacidad de destrucción y de combate de sus aviones por la gran distancia entre sus bases en el continente y las islas Malvinas, unos 700 kilómetros. Al ser su misión principal atacar a los buques de la flota aeronaval británica y a sus fuerzas de desembarco y posteriormente prestar apoyo a las fuerzas terrestres propias, tenían que transportar la máxima carga militar a dicha distancia –bombas, cohetes, munición y depósitos suplementarios–, lo que obligaba a los pilotos argentinos a realizar sus misiones con perfil alto-bajo-alto y en particular a vigilar continuamente el nivel de sus reservas de combustible, circunstancia que se hizo crítica en el caso de los **Dagger** y **Mirage III E** al tener que evitar el uso del postquemador. Todo ello reducía el tiempo de permanencia sobre el objetivo que en muchas ocasiones tuvo que limitarse a dar una sola pasada, el no poder reiterar los ataques e incluso tener que rehuir el combate con los cazas tácticos británicos al encontrarse en inferioridad de condiciones. Además, las tripulaciones estuvieron sometidas a una gran tensión psico-física al tener que realizar vuelos entre 40 y 60 minutos de duración al objetivo al nivel del agua para evitar la detección radar de la flota británica, lo que exigía hacerlo entre 3 y 15 metros de altura máxima. Ello producía una pérdida de visibilidad al formarse en los parabrisas de los aviones de ataque una capa de sal y en el caso de los caza-reactores una grave corrosión.

Las condiciones meteorológicas –vientos de hasta 80 nudos, temperaturas entre – 7° y 1°C, tormentas de nieve, nieblas, escasa visibilidad horizontal, nubes muy bajas con techos inferiores a los doscientos pies y una mar brava y de grandes olas que planteaban problemas insolubles a los radares– fue el otro gran factor limitativo del Teatro de

representaron 2.356 horas de vuelo, de las que 2.047 corresponden a la Fuerza Aérea, 293 a Aerolíneas Argentinas y 16 a la compañía Austral, trasladando a 9.729 hombres y 5.442 toneladas de material diverso y víveres. Dentro de este período, durante los 44 días de operaciones compendidos entre el 1 de mayo y el 14 de junio, se llevaron a Puerto Argentino 435 toneladas de material, de las que 18 fueron lanzadas desde el aire y se volaron 420 horas, trasladando a las islas a 514 hombres y evacuándose a 264 heridos en condiciones operativas muy duras, bajo el fuego de la artillería y de los misiles superficie aire británico junto con el hostigamiento de los *Sea Harrier* y *Harrier GR-3*. Es obligatorio destacar la misión realizada el día 13 de junio, fecha en la que un *Hércules*, con su piloto y copilotos heridos y varios neumáticos reventados consiguió despegar rumbo al continente, transportando a cien heridos graves. Horas antes de la rendición de las fuerzas terrestres argentinas, los C-130 habían continuado volando hasta las Malvinas, forzando el férreo bloqueo británico, cuyo último despegue se efectuó a las 21,30 del día 13 de junio. Como se ha indicado anteriormente la Aviación Civil argentina participó en las operaciones aéreas, en particular en las de transporte materializando dichas acciones Aerolíneas y la Compañía Austral. La Aviación de Transporte realizó (sumadas las horas de vuelo invertidas en el puente aéreo continente–Malvinas y las realizadas en el continente) un total de 7.719 horas, de las que 6.639 corresponden a la Fuerza Aérea, 986 a Aerolíneas y 94 a la Austral, transportando a 49.000 hombres y 9.800 toneladas de carga.

Reabastecimiento en Vuelo

Pero donde realmente destacaron las acciones de carácter logístico fue en el Reabastecimiento en Vuelo, que constituyó la clave y la base de las operaciones efectuadas por la RAF en el Atlántico Sur. 600 misiones

Operaciones. De los 44 días que duraron las operaciones, las condiciones meteorológicas adversas impidieron la acción aérea durante 17 días, es decir el 38,6 por ciento. Otra circunstancia a considerar fue la corta duración del período de luz diurna, solamente 9 horas (debido a las fechas en que se desarrolló el conflicto) que limitó también la capacidad operativa de la Aviación de Combate argentina al no poder efectuar ataques nocturnos, excepto con los Canberra MK-62, factor que resultó especialmente agravado en el caso argentino por la ausencia de unos Sistemas de Control Aerotáctico y de C^3 apropiados. En este sentido hay que destacar la gran actividad desarrollada por la Red de Observadores Aéreos (ROA), integrada por radioaficionados y que en muchas ocasiones sirvió de base a las telecomunicaciones argentinas y para facilitar el control, aunque de forma parcial, del espacio aéreo propio. Conviene recordar que en la zona operaban entre ambos lados unas 400 aeronaves –aviones y helicópteros– de diversos tipos.

En estas adversas circunstancias los pilotos argentinos tuvieron que realizar la mayoría de las veces las penetraciones hacia sus objetivos a estima y en circunstancias tremendamente críticas. Igualmente las operaciones de rescate de las tripulaciones derribadas fueron muy difíciles, llegándose al final a que las posibilidades de supervivencia de un piloto, tras realizar su misión, se redujesen a menos de 50 por ciento.

La Fuerza Aérea Argentina organizó una Sección Operativa de Búsqueda y Salvamento integrada en el Mando de la Fuerza Aérea Sur, constituido para el Teatro de Operaciones y que actuó tanto desde las bases aéreas continentales como de los Aeródromos de las islas. Para ello utilizó aviones y helicópteros, estando entre los primeros un Fokker-27, un Twin Otter DHC-6 y tres Mitsubishi y entre los segundos 2 Chinook, 2 Hughes 369, 4 Sikorsky y 6 Bell-212, que lograron recuperar a 14 pilotos de los 18 que habían saltado en paracaídas al ser derribados sus aviones.

En este sentido Gran Bretaña obtuvo un gran éxito en la aeroevacuación del personal combatiente herido y de las tripulaciones derribadas, mediante la acción intensa de sus helicópteros. Tras el rescate se les trasladaba al buque hospital Uganda, donde después de las intervenciones más urgentes, se les evacuaba en tres transbordadores, especialmente acondicionados, al puerto de Montevideo, y desde allí en aviones de transporte VC-10 de la RAF a Gran Bretaña. La Sanidad militar británica tuvo la capacidad orgánica y técnica de realizar intervenciones quirúrgicas en una plazo máximo de 6 horas a partir de la evacuación o rescate de los heridos, con una supervivencia superior al 90 por ciento.

También el escaso relieve del terreno y la ausencia de una vegetación frondosa influyeron en el curso del conflicto. La orografía facilitaba la actuación de helicópteros y aviones a baja cota, pero exigía una mejor disponibilidad de equipos radar para mantener una vigilancia de todos los azimut, de la que Argentina carecía. La vegetación impidió el camuflaje de los Pucará y helicópteros desplegados en las islas, para protegerlos de los ataques de la artillería naval y de los cazas VSTOL británicos.

Un hecho que tuvo unas consecuencias transcendentales fue la decisión argentina de no alargar la pista de hormigón de 1.200 metros del aeródromo de Puerto Argentino, de forma que hubiesen podido operar desde el mismo los Mirage, Dagger, Super Etendar y A-4. De haber podido actuar desde las Malvinas algunos interceptadores, que contaban en tierra con dos radares AN/TPS-44 y 43, Argentina nunca habría perdido la Superioridad Aérea. Más inexplicable resulta cuando la Fuerza Aérea de Argentina disponía de una pista metálica que pudo haber sido transportada por vía marítima al no poder serlo por aire (pues las dimensiones de sus planchas impedían utilizar el avión como medio de transporte). Igualmente Argentina no se decidió a instalar barreras de frenado para cazarreactores, quizás por no haber recibido a tiempo algunas de tipo portátil que había solicitado. Esta postura tuvo unas consecuencias probablemente decisivas. Hoy día dicha pista ha sido alargada por Gran Bretaña y desde la misma operan ya los F-4 Phantom de la RAF. Gran Bretaña instaló en la Bahía de San Carlos una pista metálica de 690 pies de longitud para las operaciones de los Sea Harrier/Harrier.

de reaprovisionamiento en vuelo fueron realizadas por los pilotos británicos de las que sólo un 1 por ciento tuvieron que ser abortadas, que casi siempre lo fueron por los fuertes vientos de cara. Durante la campaña, nuevas técnicas y capacidades fueron desarrolladas rápidamente, modificándose para ello unidades de *Vulcan, C-130* y *Nimrod* para poder ser reabastecidos en vuelo, mientras que otros *C-130* y *Vulcan* lo eran para ser convertidos en cisternas y unirse a los 15 Victor (el 65 por ciento del total de la RAF) desplegados en Wideawake. Trece *Nimrod* y siete *Hércules* fueron modificados para poder recibir combustible en vuelo, mientras que cuatro *Hércules* y seis *Vulcan* eran transformados en aviones cisternas. Los *Nimrod* realizaron 150 misiones de reabastecimiento, algunos de 19 horas de duración, los C-130 Hércules volaron 35, con un tiempo medio de 25 horas, batiéndose el récord de permanencia en el aire de un avión de este tipo, en una misión que duró 28 horas y 3 minutos. La mayor parte de los "rendez-vous" de las misiones de reabastecimiento en vuelo de los *Vulcan* y *Nimrod* se realizaba próximo a la isla Trinidad, a unos 1.400 Kms. de las costas brasileñas, lo que facilitaba la localización radar del área y la posterior reunión visual.

Ello permitió el que los bombarderos *Vulcan* realizasen cinco incursiones (de sólo relativo éxito) contra las instalaciones argentinas en las Malvinas, pero que exigieron la movilización de diez cisternas *Victor* para ello.

Especialmente significativo fue el refuerzo de la aviación de combate británica. Inicialmente la Task Force sólo dispuso de *12 Sea Harrier* embarcados en el portaaeronaves *Hermes* y de 8 en el *Invencible*. Posteriormente 8 *Sea Harrier* más y 6 *Harrier GR-3* de la RAF llegaron en vuelo desde sus bases en Europa (estos últimos desde St. Nawgan, en Cornwall, en Gran Bretaña) hasta la isla de Ascensión, t ras un vuelo de nueve horas en el que fueron reabastecidos varias veces por los *Victor*. En Wideawake fueron embarcados en el buque contenedor Atlantic Conveyor que los llevó hasta un punto situado en latitud 52° sur y desde allí en vuelo, hasta los portaaeronaves de la Task Force. (Como medida de precaución aviones cisterna *Victor*

FALLO DE LA INTELIGENCIA AEREA

El conocimiento británico, antes del inicio de las hostilidades, sobre la capacidad de combate de la Aviación Militar Argentina, era bastante superficial y orientado probablemente sólo al despliegue y número de aviones de aquélla. Los pilotos británicos carecían de cartografía de la zona, desconocían las condiciones meteorológicas de la misma e incluso de la topografía de las islas. La Inteligencia Estratégica británica falló ostensiblemente. Parece ser que los EE.UU. habían descriptado la clave de las comunicaciones argentinas y facilitaron a los británicos la misma, lo cual ayudaría enormemente a estos últimos al planeamiento y conducción de las operaciones. De confirmarse este hecho, revelaría un considerable retraso argentino en el campo de la Inteligencia de Señales.

Sólo a partir del comienzo del conflicto Gran Bretaña pudo disponer de cierta Inteligencia Táctica que facilitó enormemente la preparación y ejecución de las acciones aéreas. La información proporcionada por los infantes de marina y los civiles repatriados tras la ocupación argentina tuvo una gran importancia, como lo fue una película de aficionado (que logró ser sacada de las Malvinas), en la que pudo comprobarse la existencia de misiles **Skyguard** y **Tigercat** y de un radar **TPS-43**, así como un gran aporte de datos sobre el despliegue de la artillería defensiva, especialmente antiaérea. Otra gran fuente de información fueron los comandos del **Special Air Service (SAS)** de la RAF y del **Special Boat Squadron (SBS)** de la Royal Navy, especialmente en lo que se refiere a la decisión sobre dónde se realizarían los desembarcos iniciales.

Se cree que parte de la información sobre la aproximación de las formaciones aéreas argentinas provenía de los **Nimrod** de lucha ASM provistos de sistemas de Inteligencia de Señales y que otra fuente de información pudo haber sido el comando del SAS, cuyo helicóptero se estrelló en Chile. Pero principalmente el origen de la información sobre los movimientos de la Aviación de ataque de Argentina procedió de los satélites de reconocimiento norteamericanos, lo cual obligó a la Fuerza Aérea Argentina a realizar continuos cambios en su despliegue, y a vuelos de decepción para confundir a dichas plataformas espaciales. Días antes del desembarco británico, exactamente el 11 de mayo, los EE.UU. pusieron en órbita un satélite de reconocimiento **Big Bird** (13 toneladas de peso) que gracias a su cámara-telescopio Perkin-Elmer puede obtener fotografías desde 160 Kms. de altitud en la que pueden distinguirse objetos de 15 centímetros o transmitir sus imágenes por televisión merced a una cámara **Eastman Kodak** de resolución media. Se supone también que el satélite de reconocimiento **KH-11** número 4, lanzado el 3 de septiembre de 1981 (este tipo es desarrollado conjuntamente por la USAF y la CIA), y que sobrevuela diariamente el Atlántico Sur haya estado enviando diariamente imágenes de la zona de operaciones. Pero los actuales satélites de reconocimiento no son los más idóneos para obtener información de las actividades navales, razón por la cual se estima que el sistema NOSS-3 o Satélite Naval de Vigilancia de los Océanos (Navey Ocean Surveillance Satellite) que cubre diariamente el Atlántico Sur ha estado enviando información de todos los barcos que navegaban próximos a las islas Malvinas. El NOSS-3, lanzado el 3 de marzo de 1980, está constituido por un satélite principal y tres secundarios, y es capaz de determinar con una altísima precisión la situación de cualquier buque y, merced a sus sensores infrarrojos también a un submarino en inmersión. También está comprobado que los EE.UU. proporcionaron gran apoyo a Gran Bretaña mediante sus plataformas espaciales y otros sistemas en el campo de la Inteligencia de Señales, tanto de Comunicaciones como Electrónica.

Argentina sufrió aun más el vacío que representó la ausencia de una Inteligencia Estratégica sobre las capacidades, vulnerabilidades y líneas de acción de Gran Bretaña, que la llevó a una situación sin salida posible, al subestimar la

estuvieron en CAP sobre la travesía del Atlántic Conveyor). Como fueran necesarios más aviones de combate, otros 8 *Harrier GR-3* fueron enviados en vuelo desde Gran Bretaña, tras dos etapas de nueve horas de duración cada una, tomando también la base de Wideawake como punto intermedio y siendo reabastecidos en ambos tramos por aviones cisternas *Victor*, para finalmente aterrizar en la cubierta del *Hermes*. Hay que destacar que para la mayoría de los pilotos de la RAF era la primera vez que veían un portaaeronaves.

Igualmente, aunque se carece de informaciones concretas sobre ello, se sabe que los argentinos realizaron varias misiones de reabastecimiento en vuelo, utilizando para ello a los dos *C-130* disponibles e igualmente a veces algunos A-4 servían para aprovisionar de combustible en el aire a otros A-4 que se dirigían a atacar a los buques británicos. La falta de una mayor capacidad de reabastecimiento en vuelo fue una de las grandes deficiencias de la Aviación militar de Argentina.

Disponibilidad de los medios aéreos

La ausencia de unos medios aéreos que permitiese a la Fuerza aeronaval británica alcanzar y mantener la superioridad aérea obligó muchas veces a emplear a los *Sea Harrier* y a los *Harrier GR-3* en misiones para la que no fueron concebidos, actuando los primeros en acciones de interdicción de radares e interceptación, además de las suyas específicas, como caza táctico y de reconocimiento armado y los *Harrier GR-3* en misiones de reconocimiento, ataque y defensa. En este sentido el esfuerzo de mantenimiento fue realmente admirable, así como los trabajos de asesoramiento de la British Aeroespace, tanto en las modificaciones a introducir (por ejemplo las que se realizaron en el *Harrier* de la RAF para poder llevar los cohetes del *Sea Harrier* y los *Sidewinder-AIM-9L*) como para disminuir la corrosión que se producía en los aviones que permanecían en cubierta en situación de alerta.

voluntad política británica de hacer frente al desafío de que había sido objeto y a su capacidad de reacción. Igualmente la Aviación Militar Argentina careció inicialmente de una Inteligencia Operativa y de Combate que la hubiese facilitado un planeamiento más adecuado y una mejor ejecución de las operaciones aéreas y a falta de una información previa, vía satélite, de los movimientos de la Fuerza aeronaval británica, constituyó un Grupo especial de Reconocimiento Aéreo, cuyas actividades se reseñan al analizar esta forma de actuación de las Fuerzas Aéreas.

No se ha podido comprobar el que la Unión Soviética facilitase a Argentina la Inteligencia obtenida merced a los satélites que aquélla había puesto en órbita sobre la zona, al menos Inteligencia válida para el planeamiento de las operaciones. La URSS lanzó el 29 de abril desde su base de Tyuratam, el satélite COSMOS 1.355 dedicado a la Inteligencia de Señales y que permite la vigilancia de los océanos por medios pasivos. Este satélite que estuvo sobrevolando el Atlántico Sur se cree que fue puesto en órbita para detectar y conocer los sistemas de mando, control y comunicaciones que utilizaron los británicos para la conducción de las operaciones. Para la vigilancia oceánica por medios activos de la zona de las operaciones, la Unión Soviética lanzó el 14 de mayo el COSMOS 1.365 y el 2 de junio, el COSMOS 1.372. Este modelo lleva un potente equipo SLAR, cuyo radar de exploración lateral permite una buena resolución y va alimentado para ello por un reactor nuclear de U-235. Igualmente la URSS puso en órbita diversas plataformas espaciales de reconocimiento fotográfico antes del desembarco británico, como fueron los COSMOS 1.347, 1.350 y 1.352 que fueron lanzados el 2, el 15 y el 21 de abril respectivamente. Después del desembarco en la Bahía de San Carlos lanzó los COSMOS 1.368 y 1.370, el 23 y el 28 de mayo y los 1.373 y 1.377 el 3 y el 8 de junio respectivamente. Como los satélites de reconocimiento fotográficos soviéticos se recuperan sobre la URSS, es prácticamente imposible que pudiese facilitar a Argentina una Inteligencia útil y oportuna.

Ambas partes, argentinos y británicos alcanzaron la Sorpresa Táctica y Tecnológica. Gran Bretaña con sus Sea Harrier y Harrier GR-3, los Sidewinder AIM-9L, el empleo de una amplia gama de CME y señuelos para intentar neutralizar la efectividad de los misiles AM-39 EXOCET y la adopción de diversas tácticas de defensa aérea.

La mayoría de los pilotos argentinos carecían de experiencia sobre las características de combate de los Sea Harrier y Harrier GR-3, cayendo en la trampa de aceptar el combate próximo, en el cual los cazas VSTOL tenían una gran ventaja merced a sus deflectores de flujo. Igualmente se puso de relieve su escaso conocimiento sobre las tácticas y técnicas de evasión y neutralización de los diversos tipos de SAM de la Fuerza de Asalto Británica y los de Sidewinder AIM-9L de sus cazas tácticos, causantes en un noventa por ciento de los derribos sufridos.

Argentina sorprendió a los británicos con el empleo de tácticas de penetración a muy baja cota, que resultaron tremendamente efectivas, el uso del misil EXOCET, que sembró el terror en la flota adversaria, y la utilización de todos aquellos medios aéreos capaces de lanzar un arma, destacando el avión COIN, FMA-IA-58 Pucará y la efectividad de los aviones de entrenamiento Macchi-MB 339. Pero sobre todo por la capacidad combativa, el arrojo y el valor de los pilotos argentinos, que demostraron una profesionalidad extraordinaria, muy por encima del espíritu Kamikaze que se les ha querido atribuir.

En otro orden de cosas, los argentinos lograron confundir a los excelentes foto interpretadores británicos, mediante diversas técnicas de decepción, respecto a los daños que las instalaciones del aeródromo de Puerto Argentino sufrían tras los ataques.

Según datos oficiales del Ministerio de Defensa británico, los *Sea Harrier* realizaron unas 1.200 salidas y los *Harrier* 125, con un promedio diario de seis misiones de una duración media de 90 minutos y a razón de 3 ó 4 salidas por piloto, llegando a estar algunas tripulaciones sentadas diez horas en el puesto del piloto. El coeficiente general de disponibilidad fue de un 95 por ciento, con una relación piloto/avión de 1.2 al principio de las operaciones, para posteriormente pasar a 1.4. Según las mismas fuentes las pérdidas fueron 2 *Sea Harrier* y 3 *Harrier GR-3* derribados por la defensa antiaérea argentina, más otros 5 *Sea Harrier* por colisión en vuelo y accidentes en cubierta, lo que daría una "atrición" total del 5,5 por ciento, valor que se reduce al 0,43 si se incluyen los vuelos de entrenamiento. Tan sólo se perdió el 1 por ciento de las misiones previstas, debido a la falta de disponibilidad.

Gran Bretaña empleó un total de 200 helicópteros que realizaron una acción muy intensa, especialmente los *Sea King* y los *Wessex*, llegando los pilotos de estos últimos a efectuar durante el periodo de las operaciones un promedio de 260 horas de vuelo. Solamente en el mes de mayo la escuadrilla 820 de *Sea King* voló 1.560 horas. Los helicópteros se revelaron, al igual que en Vietnam como un elemento valiosísimo para aumentar la movilidad de las fuerzas terrestres y como excelentes plataformas de tiro anticarro o de neutralización de la artillería.

Argentina lanzó al ataque todos sus medios aéreos disponibles, poniendo de relieve el carácter eminentemente ofensivo del avión y por tanto que este principio de empleo es el único verdaderamente esencial e inmutable sobre cómo debe ser utilizado el Poder Aéreo. Su Aviación de combate planeó, durante los 44 días de operaciones, 505 misiones de ataque a la flota británica, correspondiendo 149 a los *Skykawk A-4B* y 106 a los *A-4C*, 145 *a los Dagger*, 45 a los *Mirage III*, 54 a los *Camberra* y 6 a los *Pucará* que quedaban en la zona continental, de las que se cumplieron satisfactoriamente el 88% de las misiones y volándose 2.782 horas. En estas acciones Argentina solamente admite el derribo de 34 aviones, lo que supondría el 41.5% del despliegue inicial y un coeficiente del 7% de las salidas programadas, que representa una tasa excelente, sobre todo si se consideran las características del Teatro de Operaciones, la falta de un sistema C³I apropiado, la carencia de armamento adecuado y de repuestos, carencia que aumentó con el bloqueo militar y económico impuesto por la Comunidad Europea. En estas acciones fuentes argentinas reconocen la pérdida de 36 aviadores.

Ayudas exteriores recibidas.

Argentina recibió escasa ayuda militar de otras naciones y se vio sometida a un duro bloqueo por parte de las principales naciones industriales occidentales, lo que acentuó la progresiva disminución de su capacidad operativa, a medida que las pérdidas aéreas se incrementaban y la tasa de disponibilidad del material decrecía.

Muy distinto fue el nivel de la ayuda de los EE.UU. a Gran Bretaña. Grandes cantidades de material de todo tipo, desde los modernos misiles *Sidewinder AIM-9L*, a las planchas metálicas para capacitar las pistas de hierba de los aeródromos de las Malvinas al objeto de que pudiesen operar los *Harrier*, el transporte a la isla de la Ascensión de combustible, sistemas de CME, equipos de supervivencia, el envío a la Base Aérea de Mildenhall (Gran Bretaña) de aviones cisternas KC-135 para sustituir a los *Victor* desplegados en Wideawake, etc. (incluso se ha rumoreado que unidades *Harrier* de los Marines estadounidenses estuvieron listas para su posible entrega a Gran Bretaña). Especialistas internacionales dudan de que los británicos hubieran podido recuperar las Malvinas sin la ingente ayuda norteameticana. Significativa fue también la cooperación prestada por otros países, especialmente del área de la OTAN y algunos, que como Portugal, permitieron el uso de sus instalaciones militares a los aviones y buques de guerra del Reino Unido.

LA BATALLA AEREA

La acción ofensiva

Para poder recuperar las Malvinas, Gran Bretaña necesitaba disponer de la iniciativa y de la sorpresa. Al no haber obtenido la sorpresa estratégica, sólo cabía la sorpresa táctica como instrumento que le permitiese neutralizar la superioridad aérea inicial argentina y a ser posible inclinar a su favor el dominio del aire.

La Superioridad Aérea es condición necesaria e imprescindible para el desarrollo de las operaciones de superficie y en el caso que nos ocupa Gran Bretaña debía luchar por alcanzar esa Superioridad a fin de que la fuerza naval pudiese actuar con éxito.

Descartada la posibilidad de utilizar armas nucleares, incluso de carácter táctico, Gran Bretaña podría haber deseado destruir a la Aviación de combate argentina en sus bases del continente, pero carecía de medios

estratégicos adecuados para este conflicto de carácter limitado (sólo disponía de los Vulcan). Por esta razón inició las operaciones aéreas con un ataque a la pista e instalaciones del aeródromo de Puerto Argentino y al de hierba de la Pradera del Ganso, acción que fue realizada en la madrugada del día 1 de mayo por un Vulcan procedente de Wideawake, para posteriormente continuarla mediante el empleo de 16 *Sea Harrier* procedentes del *Hermes* y del *Invencible*, que agrupados en dos formaciones, atacaron los dos aeródromos citados.

CRONOLOGIA DE LAS ACCIONES AEREAS MAS IMPORTANTES

Las acciones aéreas que se realizaron durante los 44 días de operaciones, comprendidas entre el 1 de mayo y el 13 de junio, pueden clasificarse en tres grandes grupos, las ejecutadas en los primeros días del mes de mayo, las efectuadas con motivo del desembarco británico en la Bahía de San Carlos entre el 21 y el 25 de mayo y las efectuadas contra las fuerzas de Gran Bretaña en Bahía Agradable el 8 de junio. A continuación se presenta un resumen de las principales operaciones aéreas.

1 de mayo: Un bombardero Vulcan, procedente de la Isla de la Ascensión, ataca las instalaciones del aeródromo de Puerto Argentino, ataque que es reiterado poco después por cazas tácticos **Sea Harrier** y dirigido simultáneamente contra el aeródromo de la Pradera del Ganso. Como represalia la Fuerza Aérea Argentina realiza por la tarde un total de 56 salidas contra la flota británica con los **A-4B Skyhawk** (12), **A-4C Skyhawk** (16), **Dagger** (12), **Mirage III** (10) y **Canberra** (6), de las que 35 se efectuaron a la perfección, perdiendo en la acción aérea al menos un **Dagger**, dos **Mirage III** y un **Canberra**. A partir del contraataque argentino, la fuerza aeronaval británica es obligada a operar durante las horas nocturnas entre dicha fecha y el 21 de mayo, fecha en que se inició el desembarco en la Bahía de San Carlos.

4 de mayo: El destructor **Sheffield** es hundido por un misil **AM-39 Exocet** lanzado por un caza **Super Etendard** de la Aviación Naval argentina.

8 de mayo: 20 aviones **Sea Harrier** y **Harrier GR-3** son trasladados en vuelo desde Gran Bretaña, desplegándose en la isla de la Ascensión varios aviones **Nimrod MR-2** de acción sobre el mar.

14 de mayo: Comandos británicos, desembarcados mediante helicópteros, destruyen en la isla de los Guijarros varios aviones **Pucará**.

21 de mayo: La fuerza naval británica efectúa un desembarco en la Bahía de San Carlos que se consolida el día 23 de mayo. La Fuerza Aérea Argentina efectúa hasta el 25 de mayo 167 salidas, de las que 106 alcanzaron sus objetivos, sufriendo 16 derribos, que supuso el 19,5 por ciento de las unidades desplegadas al principio, según informaciones facilitadas por Buenos Aires. Durante las acciones del día 21 varios buques británicos sufrieron daños clasificados de graves, perdiendo algunos helicópteros y un número de **Harrier** no especificados.

22 de mayo: Es hundida por la aviación argentina la fragata **"Ardent"**.

23 de mayo: La fragata **Antelope** de la flota británica es destruida como consecuencia de los ataques sufridos por la aviación argentina.

25 de mayo: La Aviación argentina celebra el Día Nacional efectuando duros e intensos ataques contra la fuerza aeronaval británica, siendo hundido el destructor **Coventry** y el contenedor **Atlantic Conveyor** y dañados seriamente varios buques, entre ellos la fragata **Broadsword**.

30 de mayo: La Fuerza Aérea argentina realiza un ataque dirigido a neutralizar el portaaeronaves **Invencible**. Los resultados de la acción no han podido ser confirmados, Gran Bretaña ha negado que fuese alcanzado, en contra de las informaciones procedentes de Buenos Aires. Sin embargo, un hecho sí es cierto, la venta a Australia de dicha unidad naval, que estaba prácticamente concluida, ha sido anulada en circunstancias no claramente explicadas.
Entre el 26 de mayo y el 7 de junio la Aviación argentina continuó la ofensiva aérea, planeándose 110 salidas, de las que 57 resultaron positivas, admitiendo Buenos Aires solamente la pérdida de 4 aviones.

2 de junio: Los **Vulcan** y los cazarreactores **VSTOL** británicos bombardean el aeródromo de Puerto Argentino con dureza. Un avión **Harrier GR-3** y **Sea Harrier** son derribados por el fuego antiaéreo durante el ataque de la Fuerza aeronaval británica.

8 de junio: Ultima acción masiva de la Aviación argentina, que desarrolla en Bahía Agradable, realizando 37 salidas, de las que 31 pueden considerarse satisfactorias. Son gravemente dañados la fragata **Plymouth** y los buques de desembarco **Sir Galahad** y **Sir Tristan** en el desembarco de Fizt Roy y Bluff Cove. La Aviación argentina registra serias pérdidas.

14 de junio: Fin de las operaciones con la caída de Puerto Argentino. Desde el 9 de junio la Fuerza Aérea argentina realizó 65 salidas, de las que, por circunstancias meteorológicas adversas, solamente 27 alcanzaron sus objetivos.

Argentina necesitaba mantener la superioridad aérea inicial que disponía, por lo que buscaba poner fuera de combate a los dos portaaeronaves, *Hermes* e *Invencible*, desde donde operaban los *Sea Harrier* razón por la cual se esforzó en intentar localizar a toda costa a ambas unidades. Por eso en la tarde del 1 de mayo lanzó un ataque contra la flota británica, como réplica al realizado por ésta, dando lugar al primer enfrentamiento aéreo entre los aviones de combate de ambas partes.

PERDIDAS AEREAS DE GRAN BRETAÑA

DEPARTAMENTO DE DEFENSA BRITANICO

6	Sea Harrier
4	Harrier GR-3
9	Wessex (6 en Atlantic Conveyor)
5	Sea King
3	Chinook (en Atlantic Conveyor)
3	Gazelle
3	Lynx
1	Scout

AIR COSMOS

8	Sea Harrier/Harrier
15	Helicópteros

FUENTES BRITANICAS
(British Aerospace)
(International Defence Review)

6	Sea Harrier	2 por AAA y SAM; 2 choque en el aire; 2 por accidente
3	Harrier GR-3	por AAA y SAM
12	Wessex (en el Atlantic Conveyor)	
3	Chinook (en el Atlantic Conveyor)	
5	Gazelle	
10	Sea King	SAM
3	Commando	Artillería antiaérea
3	Lynx	Pucará
1	Scout	Accidentes
8	Pilotos de Harrier muertos.	

REVISTA AEROESPACIO
(Organo Oficial FF.AA. Argentina)

14	Sea Harrier/Harrier
12	Helicópteros
7	Sea Harrier/Harrier (probables)
9	Helicópteros (probables)

FUERZA AEREA
(Organo oficial FFAA Chile)

8	Sea Harrier
5	Harrier GR-3
5	Sea King
4	Gazelle
2	Wessex
4	Helicópteros (sin especificar)

Gran Bretaña comprendió, especialmente tras el hundimiento del *Sheffield* por el misil *Exocet AM-39*, lanzado desde un *Super Etendard* y tras las primeras pérdidas de *Sea Harrier*, la imposibilidad material de desembarcar en las islas si no neutralizaba a la superioridad aérea argentina, razón por la cual trasladó a la zona 22 nuevos *Sea Harrier* y *Harrier GR-3* de la RAF.

Se ha pretendido bautizar a los *Harrier* con el sobrenombre de *Caza Mirage* y ello no responde a la realidad. La causa principal de los derribos logrados por los cazas VSTOL británicos fue el empleo del nuevo misil norteamericano, el *Sidewinder AIM-9L*, que no necesita ser lanzado dentro del sector de cola del avión enemigo. Otra de las causas fue que los cazas argentinos tenían que alcanzar su objetivo volando muy bajo para evitar los SAM *Sea Dart* (alcance de 50 Kms.) que dotaban a los destructores británicos tipo 42 *(Sheffield, Exeter, Conventry y Glasgow)*, por lo que se veían obligados a volar a un nivel que le daba gran ventaja al *Harrier*, ya que éste volando en CAP a 10.000 pies y a 250 nudos podía acelerar en escasos segundos hasta 600 nudos, mientras que los *Mirage* argentinos se veían muy limitados en volar a alta velocidad y en el empleo del postquemador, por la gran distancia entre las islas Malvinas y sus bases en el continente. Además los misiles aire-aire argentinos eran modelos ya superados, tal como eran sus *Sidewinder* y *Matra*, (estos últimos necesitan de una iluminación continua del avión enemigo) lo cual situaba a sus cazas en condiciones de inferioridad.

La falta de un Sistema de Control Aerotáctico permitió igualmente que los aviones argentinos fuesen sorprendidos en muchas ocasiones por los Harrier. Otra razón fue la participación de los pilotos de caza de la RAF que pilotaban los *Harrier GR-3*, estos pilotos perfectamente entrenados (aunque no para actuar desde plataformas navales) fueron lo que obtuvieron las primeras victorias aéreas y las más numerosas sobre los cazas argentinos.

Se atribuyó inicialmente a los Harrier, siempre según fuentes británicas, el derribo de 27 aviones argentinos (24 por los *Sidewinder AIM-91* y 3 por fuego del cañón *Aden*), sin haber sufrido ninguna pérdida en combate aéreo. Pero los mismos británicos han reconocido que dado que se utilizaron diversos sistemas de armas (aéreos y antiaéreos) a la vez, es posible que algunas pérdidas de la Aviación argentina hayan podido ser sumadas dos veces, por lo que dichas cifras pueda que realmente hayan sido inferiores. De todas formas no más de 10 ó 12 *Mirage/Dagger* deben haber sido abatidos por los cazas VSTO como ultimamente ha reconocido el gobierno británico.

Defensa aérea.

Como respuesta a la necesidad de coordinar la conducción de las operaciones tácticas y de defensa aérea en la zona de operaciones la Fuerza Aérea Argentina organizó un Mando Aéreo especial, el Comando de la Fuerza Aérea Sur y un Componente Aéreo en las Malvinas subordinado al Comandante en Jefe de las islas. Este Componente Aéreo estaba constituido por una Sección Operativa de Defensa Aérea, otra de Apoyo Aéreo, por Oficiales de Enlace y de Control Aéreo Avanzado y por un Centro de Control e información (CIC) basado en el radar AN/TPS-43F de largo alcance. Al parecer en las Malvinas disponían de otro *AN/TPS-44* más un *Super Fledermans* para la dirección de la artillería antiaérea, pero realmente la defensa aérea activa de las islas quedó reducida a la acción antiaérea, toda vez que sus cazas no podían operar desde las mismas. Argentina utilizó misiles superficie-aire *Tigercat, Skyguard, Roland* y *Blowpipe* y diversos tipos de cañones antiaéreos de *20* y *35 mm*, siendo los causantes de la mayor parte de las pérdidas aéreas británicas, tanto de *Sea Harrier* y *Harrier CR-3*, como de helicópteros, aunque se desconoce las razones por las cuales no alcanzaron un mayor número de derribos de los cazas VSTOL británicos y de algún bombardero *Vulcan*. Se supone que el radar de tiro *Fledermans* fue neutralizado por las CME británicas y que la actividad del radar de vigilancia aérea *AN/TPS-43* de *Westinghouse* fue silenciada por el disparo de un misil *AGM-45 Shrike*, lanzado por un *Vulcan*, que destruyó las antenas de los equipos de comunicación del mismo, extremo, este último que no admite la Fuerza Aérea Argentina. La ausencia de misiles SAM de gran alcance, unida a la falta de cazas interceptadores, fue decisiva en la defensa aérea de las islas.

La defensa aérea de la Fuerza aeronaval británica se basó en los *Sea Harrier* y *Harrier GR-3*, en el empleo de algunos buques (como el destructor hundido *(Sheffield)* como "picket-radar" y en la aplicación de ciertas tácticas (ya utilizadas por los norteamericanos en la II Guerra Mundial) con el fin de proteger al máximo a los portaaeronaves *Hermes* e *Invencible*. Sin embargo ello no fue suficiente, teniendo que recurrir, al igual que los argentinos, a la acción antiaérea, especialmente de los SAM, para neutralizar la ofensiva aérea del adversario. Serían los *Sea Dart, Rapier, Sea Cat, Sea Wolf* y *Blowpipe*, los autores del mayor número de derribos de la aviación de ataque argentina, que, según fuentes británicas, se elevarían a 52 aparatos de diversos tipos. Es de destacar que los *Sea Wolf* no fueron utilizados como armas antimisiles, cometido para el que fueron especialmente desarrollados. El *Sea Dart* demostró una gran eficacia, a pesar de haber sido lanzado desde algunos buques en momentos en que el estado de la mar era de fuerza 5 a 7, aunque contra loas *Skyawk* y *Super Etendard* volando a baja cota, resultó inoperativo. Por otra parte los aviones *"Nimrod* fueron equipados también con Sidewinder AIM-9L para su autodefensa.

Es incomprensible e inconcebible que una *Task Force* que se enfrentaba a una Aviación que disponía de la Superioridad Aérea en la zona no tuviese un sistema de detección y alerta temprana (AEW). Ello fue causa principal de las graves pérdidas navales sufridas por la flota británica. Para llenar este vacío fueron modificados, en tan sólo once semanas por la Westland, dos helicópteros *Sea King* para que tuvieran cierta capacidad de alerta previa incorporando sendos radares *Thorn-EMI-Saarchwater*, similares a los que llevan los *Nimrod*.

Importante papel ha jugado las Contramedidas Electrónicas, especialmente en el lado británico (los argentinos disponían de pocos sistemas de CME e incluso al parecer perdieron un *Learjet* de guerra electrónica).

La acción contundente de los misiles *AM-39 Exocet* obligó a desarrollar con rapidez y eficacia nuevas tácticas y técnicas, que fueron desde un empleo masivo del *Chaff* hasta el uso de señuelos y medios activos de ECM. Los *Vulcan* fueron equipados con perturbadores ALQ-101D y los cazas VSTOL fueron provistos de nue-

PERDIDAS AEREAS ARGENTINAS (según fuentes de dicha nación)

REVISTA AEROESPACIO (Organo oficial Fuerza Aérea Argentina)		AIR COSMOS (Estudio de Pierre Closterman)	
32	Mirage/Dagger/A-4 Skyhawk	34	aviones sin especificar.
2	Canberra	8	A-4 Skyhawk de la Armada.
5	Pucará	–	Pucará, sin señalar número (destruidos en tierra).
9	Pucará destruidos en el suelo (artillería naval, ataques aéreos y comando británico contra isla Borbon)	1	Super Etendard.
1	C-130	1	C-130.
1	Learjet		
	Pilotos muertos		
36	Oficiales.		
14	Suboficiales.		

vos sistemas IFF que facilitasen su identificación por los radares de los buques, dentro de la intensa actividad electrónica de la zona. Gracias a los equipos ECM, activos y pasivos, un helicóptero *Lyns* pudo desviar un misil *Exocet* que un caza bombardero *Super Etendard* había lanzado contra el *Hermes* y que finalmente se blocó sobre el *Atlantic Coveyor,* que se encontraba a 5 kilómetros del primero. El buque contenedor, carente de ECM fue alcanzado y hundido por el impacto del misil.

LA BATALLA CONTRA SUPERFICIE

Donde mayor intensidad alcanzaron las acciones aéreas por ambas partes fue en el ataque contra las fuerzas de superficie por parte argentina principalmente y en el apoyo a las fuerzas propias por el lado británico.

La Fuerza Aérea y la Aviación Naval de Argentina concentraron su capacidad de destrucción contra los buques británicos de combate, ignorándose la razón por la que nunca lo hicieron contra los transportes de tropas (excepto el 8 de junio en el ataque contra los buques de desembarco *Sir Galahad* y *Sir Tristam* en Fitzroy y Bluff Cove). Los pilotos argentinos lograron unos resultados tan espectaculares que muchos conceptos sobre tácticas, concepciones, diseños y sistemas de armas navales tendrán que ser revisados y modificados. Fue en la Batalla contra Superficie donde los aviadores argentinos alcanzarían la inmortalidad, a pesar de las gravísimas dificultades operativas, meteorológicas y técnicas existentes.

Las unidades de ataque y de defensa aérea argentina actuaron desde las bases aéreas de Comodoro Rivadavia, Río grande, San Julián, Santa Cruz, Río Gallegos y Trelew, mientras que las de transporte utilizaron toda la infraestructura aérea continental. En las islas organizó en Puerto Argentino lo que denominó Base Aérea Militar Malvinas y otra en la Pradera del Ganso, conocida como Base Aérea Militar Cóndor. La primera destinada a mantener operativo H-24 el aeródromo de la capital y la segunda para facilitar la actuación de los aviones *COIN IA-58 Pucará.*

En las bases continentales se desplegaron 82 aviones de combate *A-4B/C, Mirage III EA, Dagger, Canberra MK-62* y *Pucará,* de los cuales sólo los *Canberra* tenían capacidad nocturna y no necesitaban el reabastecimiento en vuelo. La Fuerza Aérea Argentina organizó con aeronaves civiles requisadas una unidad conocida con el nombre de *Escuadrón Fénix* para realizar misiones de reconocimiento, transporte, enlace y búsqueda y salvamento, llegando a efectuar auténticas misiones de combate, como las realizadas para dirigir escuadrillas de ataque y las 27 de enlace entre el comando de la Fuerza Aérea Sur y los cazabombarderos.

Las tres principales bases aéreas argentinas continentales con pistas superiores a los 7.000 pies más próximas a las Malvinas estaban a unos 750 kilómetros, lo que exigió un cuidadoso planeamiento. Al parecer los *Skyhawk A-4P* de la Fuerza Aérea y los *A-4Q* de la Aviación Naval actuaron básicamente con cuatro bombas de 500 libras en las estaciones bajo el fuselaje y 2 depósitos de 250 galones en los planos, lo que podría darles con perfil alto—bajo—alto un radio de acción de unos 900 kilómetros Distancia similar podría ser cubierta por los *Mirage III* y los *Dagger* con una configuración de dos bombas de 1.000 libras y dos depósitos de 375 galones e idéntico perfil, siempre que no utilizasen el postquemador. Los *Super Etendard* solamente tenían un radio de acción de 650 kilómetros, por lo que debieron ser repostados en vuelo por los *KC-130.* La acción de los *MB-339* fue espectacular e increible, y en cuanto a los *Pucará* indudablemente actuaron desde la pista de Puerto Argentino y de las de hierba de los escasos aeródromos disponibles.

Cuatro buques de combate (dos destructores modelos 42 y dos fragatas tipo 21), un buque contenedor dotado de pista de *ski jump (el Atlantic Conveyor)* y dos LTS de desembarco hundidos; dos fragatas tipo 22 y otra tipo *Leander,* más otros siete buques distintos seriamente dañados y otros en número indeterminado con daños menores, ponen de relieve la extraordinaria eficacia de la Aviación de combate argentina. (Durante la durísima acción aérea argentina del 30 de mayo, al parecer planeada contra el portaaeronaves *"Invencible"*, existen indicios de cierta credibilidad de que éste pudo ser alcanzado; sin embargo, Gran Bretaña nunca ha admitido tal posibilidad.)

Dichos resultados hubieran sido aún más destructores y espectaculares si las bombas utilizadas hubieran explotado al alcanzar el objetivo, cosa que no sucedió en muchas ocasiones debido a que la altura de

NUMERO Y TIPOS DE AVIONES PERDIDOS POR ARGENTINA

MINISTERIO DE DEFENSA BRITANICO	BRITISH AEROSPACE	FUERZA AEREA (Organo oficial FF.AA. de Chile)
45 A-4 Skyhawk	31 A-4 Skyhawk	28 A-4 Skyhawk
27 Mirage/Dagger	26 Mirage/Dagger	21 Mirage III
21 Pucará	23 Pucará (incluidos capturados)	13 Pucará
4 Mentor	5 Adiestramiento y ataque	4 Mentor T-34
3 Aermacchi M-339	1 Canberra	2 Canberra
2 Canberra	1 Skyvan	1 Aermacchi M-339
2 Skyvan	1 C-130	1 C-130
1 C-130	3 Aviones ligeros	3 Avionetas
1 Learjet	18 Helicópteros (incluidos capturados)	5 Pumas
6 Puma		1 Chinook
2 Chinook		1 Bell
2 Bell Huey		2 Pucará capturados
7 Pucará (capturados)		4 Mirage (parcialmente destruidos)
8 Helicópteros (capturados)		7 Skyhawk (parcialmente destruidos)

NOTA: Entre los aviones destruidos se incluyen los 14 probables derribados.

CAUSAS DE LAS PERDIDAS AEREAS ARGENTINAS

MINISTERIO DE DEFENSA BRITANICO	REVISTA INTERNACIONAL DE DEFENSA	BRITISH AEROSPACE
Derribos en combate aire-aire	**Derribos en combate aire-aire**	**Derribos en combate aire-aire**
16 por Sidewinder AIM-9L (más 1 probable)		
4 por Cañón Aden (más 2 probables)		
Tipos de aviones	**Tipos de aviones**	**Tipos de aviones**
10 Mirage/Dagger	19 Mirage/Dagger	19 Mirage/Dagger
4 A-4 Skyhawk	5 A-4 Skyhawk	5 A-4 Skyhawk
2 Pucará	2 Pucará	2 Pucará
1 Canberra	1 Canberra	1 Canberra
1 C-130	1 C-130	1 C-130
2 Helicópteros	3 Helicópteros	3 Helicópteros
Derribos por SAM y AAA	**Derribos por SAM**	
14 por Rapier (más 6 probables)	9 por Rapier	
8 por Sea Dart	7 por Sea Dart	
9 por Blowpipe (más 2 probables)	10 por misiles portátiles	
8 por Sea Cat (más 2 probables)	6 por Sea Cat	
5 por Sea Wolf	5 por Sea Wolf	
7 por Artillería AA (más 1 probable)		
1 por Stinger		

lanzamiento era tan baja que las espoletas no tuvieron tiempo para armarse. Así sucedió con la fragata *Plymouth,* que fue alcanzada el 8 de junio por cuatro bombas lanzadas por aviones *Mirage III;* con las fragatas de tipo 22, *Brilliant* y *Broadsword,* que recibieron impactos de una bomba y de tres bombas de 1.000 libras respectivamente y con el destructor *Glasgow* del tipo 42, que también resultó alcanzado por otra bomba de 1.000 libras. Hay que añadir a esta lista los buques *Antrim* y *Argonaut* que recibieron también diversos impactos. En ninguno de estos casos explotaron. Igualmente hay que destacar la escasez de armamento aire-superficie argentina derivada del bloqueo económico militar occidental, tal como ocurrió con el misil *Exocet.*

BALANCE DEFINITIVO DE PERDIDAS

La Fuerza Aérea Argentina admite la pérdida de 39 aviones, derribados en el aire, además reconoce igualmente la pérdida de 36 oficiales, pilotos.

Si tenemos en cuenta los 14 pilotos que saltaron en paracaídas y fueron recuperados, tendríamos 50 tripulaciones abatidas. Suponiendo que, en los Canberra, C-130 y Learjet fueran dos pilotos, nos quedan 42 aviones los derribados, que sumados a los 12 posiblemente perdidos por la Aviación Naval y a los 9 Pucará destruidos en el suelo, nos daría la cantidad de 63 aviones. A esta cifra habría que añadir el número de helicópteros destruidos que podría estar alrededor de 8 unidades, lo que representa una cifra de 71 aeronaves. Probablemente el número de Pucará y de Helicópteros capturados sea el de 15, con lo que la pérdida total rebasaría las 80 unidades. Ello utilizando datos de procedencia argentina. Ponderando estas cifras con las británicas, el número probable final podría aproximarse a la de 100 ó 110 aeronaves perdidas.

Gran Bretaña ha solicitado, además de reponer las pérdidas aéreas sufridas en las Malvinas de Sea Harrier/Harrier, Chinook, Lynx y Sea King, las siguientes unidades:

7 Sea Harrier.
6 Sea King para ASM.
5 Chinook.

Ello vendría confirmar la importancia de las pérdidas aéreas británicas que podrían haber sido de 10 a 17 Sea Harrier/Harrier y de 25 a 35 Helicópteros, es decir entre 35 a 50 aeronaves.

Los británicos se concentraron principalmente en atacar los aviones en tierra situados en las Malvinas, los tres aeródromos de las islas, Puerto Argentino, Pradera del Ganso e Isla de los Guijarros, así como contra el radar de vigilancia táctica *AN/TPS-44* y el otro tridimensional, *Westinghouse AN/TPS-43,* que los argentinos habían instalado para la defensa aérea local. Para ello utilizaron los *Vulcan* (que realizaron cinco misiones) y especialmente los *Sea Harrier* y *Harrier GR-3.* Para estas acciones los *Vulcan* llevaban 21 bombas de 1.000 libras cada una y misiles aire-superficie AGM-45, los *Sea Harrier,* unos con tres bombas de alto explosivo, otros con tres cluster BL 755, todos con cohetes de 2 pulgadas y un depósito de 330 galones y los *Harrier GR-3* de la RAF con *Sidewinder AIM-9L* y bombas con guía lasérica, como el sistema *Pave Way.* Para acciones sobre el mar los Nimrod fueron equipados con misiles *Harpoon* y los torpedos *Stingray.*

En estas misiones Gran Bretaña empleó diversas unidades de helicópteros, aunque fueron utilizados más bien en acciones antisubmarinas y antibuque, como las realizadas por los *Lynx* contra dos patrulleros argentinos con misiles *Sea Skua* y la efectuada contra el submarino *Santa Fe* en las Georgias del Sur por varios helicópteros armados de misiles AS-12, ametralladoras y torpedos.

En las acciones de apoyo, los británicos emplearon muy intensamente los 200 helicópteros de la Task Force. La *Operación Corporate,* nombre con el que el Ministerio de Defensa británico designó a la operación de recuperación de las Malvinas, debe en gran parte su éxito al eficaz empleo de las aeronaves de alas giratorias. Siete tipos de helicópteros *–Chinook, Gazelle, Lynx, Scout, Sea King, Wasp* y *Wessex–* llevaron el peso de las acciones de apoyo de la fuerza anfibia, destacando su participación en las misiones de transporte de combate, reconocimiento armado, apoyo por el fuego y de ECM para interferir el autodirector de los misiles *AM-39-Exocet.*

Especial atención merece las acciones llevadas por los *Sea King* para facilitar la acción de las tropas especiales del Special Air Service y del Special Boat Squadron en diversos puntos de las islas, como la realizada por los hombres del SAS el 14 de mayo en la isla de los Guijarros (costa norte de las Malvinas), en la que destruyeron algunos aviones *Pucará* y depósitos de municiones.

Los bombarderos argentinos, especialmente los *A-4 Skyhaw,* y los aviones COIN *Pucará,* fueron los más utilizados en las acciones de apoyo-fuego, siendo los helicópteros empleados en misiones de transporte y enlace. Hay que hacer una mención especial de los *Pucará,* pues desplegados en las islas atacaban a las fuerzas de desembarco, a los buques que navegaban próximos a las costas y se revelaron como un arma antihelicóptero tremendamente eficaz, aunque también demostraron ser muy vulnerables a los misiles tierra-aire.

conclusiones

"Para conseguir los Objetivos Nacionales toda nación debe tener la capacidad de poder actuar con independencia, para lo cual es necesario disponer del Poder Militar *adecuado y de la* Voluntad Política *de utilizarlo".*

(Margaret Thatcher)

Desde el punto de vista aéreo las Conclusiones más importantes que pueden obtenerse son:

ORGANIZACION

- Como dice el Secretario de Defensa británico en su informe al Parlamento, de diciembre de 1982, en guerra la estructura orgánica del Mando que se constituya para la conducción de las operaciones debe ser lo más corta y clara posible, de forma que permita la más rápida reacción ante cualquier hecho o situación imprevisible.

INTELIGENCIA

- Hay que disponer, desde tiempos de paz, de un Servicio de Inteligencia Aeroespacial capaz de facilitarnos un conocimiento preciso, exacto y actualizado de la amenaza aérea de cualquier enemigo potencial y de las ayudas y apoyos que podamos recibir de las naciones consideradas como amigas o aliadas.
- Un Servicio de Inteligencia Aeroespacial es un instrumento necesario e imprescindible para el planeamiento, conducción y ejecución de cualquier operación aérea. En este sentido Gran Bretaña superó a Argentina.
- La correcta selección, estudio y análisis de los Objetivos son factores decisivos en la guerra moderna. En este sentido hay que destacar que la Fuerza Aérea Argentina no atacó ni a los buques de transporte ni a las tropas de desembarco, especialmente en la Bahía de San Carlos.
- Sin unidades de Reconocimiento Aéreo apropiadas y dotadas de modernos sensores tanto electrónicos como de imágenes, y de sistemas *data link* lo más próximos al tiempo real, no puede planearse en la actualidad operación aérea alguna, tanto de carácter estratégico como táctico.
- Disponer de una cartografía aérea operativa, completa, exacta y actualizada de los países considerados como amenaza, es condición "sine quanon" para la elaboración de las Carpetas de Objetivos.
- La Inteligencia Metereológica es factor decisivo en el resultado final de las acciones aéreas y base del planeamiento de las mismas. Argentina eligió el momento más adverso, desde el punto de vista metereológico, para el desarrollo de las operaciones.
- Obtener la Sorpresa Tecnológica y evitar que el enemigo la obtenga es un factor fundamental en el balance final de un conflicto armado. Es necesario conocer perfectamente las características de los sistemas aéreos y antiaéreos de los enemigos potenciales y las técnicas y tácticas que permitan su destrucción o neutralización.
- Es necesario disponer de un SAR orientado al rescate y salvamento de las tripulaciones derribadas e integrado en unos Planes de Salvamento, Evasión, Resistencia y Escape actualizados para los posibles Teatros de Operaciones.
- Las Operaciones Aéreas Especiales (obtención de información, lanzamiento de comandos, sabotaje, etc.) son esenciales en el planeamiento, desarrollo y ejecución de las operaciones aéreas. Las unidades del SAS británicas realizaron una labor inmejorable.

OPERACIONES

- La obtención de la Superioridad Aérea es condición necesaria e imprescindible para el desarrollo de cualquier operación aérea o de superficie. Para ello hay que destruir a la aviación enemiga en el suelo y suprimir sus defensas aéreas y antiaéreas.
- La Aviación con base en tierra, tanto de ataque, de reconocimiento o de transporte, es muy superior a la de la Aviación embarcada. La falta de una Aviación de combate operando desde tierra exigió un elevado número de horas a los cazas VSTOL británicos en situación de alerta o de patrulla aérea de combate. (CAP) La Fuerza Aérea argentina escribió una página de oro en la Historia de la Aviación.
- El Ejército del Aire debe disponer de una capacidad de combate continua, H-24, independiente de las condiciones atmosféricas o del perfil del terreno.
- Sin un sistema de Mando, Control y Comunicaciones (C^3) adecuado, es imposible conducir la guerra moderna aeroespacial y más aun en un teatro o zona de operaciones alejado, donde difícilmente la propagación radio puede ser efectiva. En este último caso un Sistema C^3 basado en satélites (al igual que utilizó Gran Bretaña en la Operación Corporate destinada a la reconquista de las Malvinas) es imprescindible y debe permitir además un tráfico de comunicaciones muy intenso.
- Los Sistemas de Armas Aéreos deben tener la capacidad ofensiva y defensiva suficiente para llevar a cabo las misiones de supresión de las defensas aéreas y antiaéreas, ataque a los objetivos aéreos y de superficie, apoyo aéreo y protección del espacio aéreo nacional. Hay que disponer del armamento aéreo más sofisticado, aire-aire, aire-superficie y superficie-aire, toda vez que la guerra aérea moderna es cada vez más tecnológica.
- El ingreso de España en la OTAN no debe hacernos olvidar que debemos disponer de sistemas de armas capaces para hacer frente a una amenaza procedente de fuera del teatro europeo.
- Las Fuerzas Aéreas deben disponer de Sistemas de Armas Aéreos modernos de Acción sobre el mar, tanto de reconocimiento como de ataque contra superficie y antisubmarina.
- Un Sistema de Alerta Aérea Avanzada (AEW) es indispensable en cualquier conflicto armado.
- Hay que evitar la saturación de las defensas aéreas propias y neutralizar las del adversario. Condición necesaria e imprescindible es disponer de una capacidad de detección aérea a baja cota, completa y precisa.
- El Ejército del Aire debe disponer de sus propios sistemas de defensa antiaérea (cañones y misiles) para hacer frente a la amenaza aeroespacial.
- En la guerra moderna son imprescindibles medios activos y pasivos ECM y ECCM para hacer frente al aspecto electromagnético de la misma.
- El Reabastecimiento en Vuelo es imprescindible en un conflicto armado, tanto para la Aviación de ataque, de reconocimiento o de transporte. La victoria de la fuerza aeronaval británica estuvo basada en el Reabastecimiento en vuelo por los aviones cisternas de la RAF. La defensa de Canarias radicará en nuestra capacidad de Reabastecimiento en Vuelo.
- Es necesario disponer de unidades aéreas organizadas y adiestradas para el transporte aéreo de combate.
- Hay que disponer de polígonos y campos de tiro y ensayo y de carpetas de objetivos de entrenamiento que permitan un adiestramiento de nuestras tripulaciones lo más parecidos a la guerra o conflictos armados en que España pueda verse envuelta.
- Los recursos limitados de cualquier nación exigen una intensa cooperación entre sus Fuerzas Aéreas y su Marina de Guerra, cooperación que debe existir desde tiempos de paz.

LOGISTICA

- La reserva de guerra debe permitir unos consumos suficientes para mantener la capacidad de destrucción deseada.
- La preparación profesional y técnica y un adiestramiento adecuado y orientado a la guerra moderna, que es sencialmente tecnológica, son factores imprescindibles para alcanzar la victoria. Solamente el valor personal y el coraje no son suficientes.
- Es necesaria una infraestructura industrial de la Defensa y una Logística Aérea capaces de introducir modificaciones inmediatas y urgentes en los sistemas de armas, equipos y armamentos etc., que permitan adaptarse a los cambios y exigencias de la guerra. Gracias a esta capacidad la RAF pudo disponer del número de aviones cisterna necesarios, de capacidad de reconocimiento aéreo, los Harrier GR-3 pudieron utilizar los Sidewinder AIM-9L y bombas guiadas láser, la fuerza aeronaval de cierta capacidad AEW, etc.
- Todos los recursos de la nación deben estar orientados a la Defensa Nacional. Desde este punto de vista la infraestructura de la Aviación Civil y las aeronaves de las compañías aéreas nacionales que se adquieran deben concebirse de forma que puedan satisfacer las necesidades del Poder Aéreo Nacional.
- La supervivencia de las tripulaciones depende de los equipos de vuelo que utilicen. En las Malvinas las bajas temperaturas del aire y del agua causaron a veces tantas víctimas como el armamento del adversario.
- La Medicina y Sanidad Militar tiene que estar organizada y orientada a la recuperación de los combatientes. De los 777 británicos heridos en el conflicto, 700 están plenamente recuperados y prestando servicio.

EL VALOR ESTRATEGICO DE LAS MALVINAS

J. CARLOS GARCIA-VERDUGO, Teniente Coronel de Aviación

Pese a las afirmaciones de algunos periodistas británicos de que el Reino Unido luchaba en Las Malvinas por el honor y los principios, a nadie se le escapa que detrás de tan nobles sentimientos se ocultaban las aspiraciones inglesas sobre la plataforma marítima de aquellas islas, su proyección sobre la Antártida y la soberanía sobre un enclave geográfico de importancia estratégica.

De no ser así ¿merecía la pena dejar desamparado el flanco británico de la OTAN para mandar los navíos a miles de kilómetros para defender unas islas a las que el historiador inglés E.P. Thomson considera "olvidadas e ignoradas" y hay que reconquistar con una guerra que resulta un "atavismo imperial"?

LA CRISIS

El 18 de marzo de 1982, llega a la isla de San Pedro, en Georgia del Sur, el carguero argentino "Bahía del Buen Suceso" para desmantelar una vieja factoría ballenera; al día siguiente, tras descargar el utillaje, los 42 operarios izan la bandera argentina y entonan su himno nacional. Consecuencia inmediata fue la protesta oficial británica por violación de soberanía y la quema de banderas blanquiazules en las oficinas de las Líneas Aéreas Argentinas en Port Stanley.

El día 23 transcurre con intercambio de notas diplomáticas y alusiones al empleo de la fuerza. El 24 el gobierno Tatcher ordena que el rompehielos "Endurance" armado y con 140 hombres a bordo se dirija desde Port Stanley, donde se encuentra fondeado, a las islas Georgia. En contrapartida Buenos Aires dispone que el transporte "Bahía del Paraíso" con una dotación de 200 hombres, acuda a San Pedro, para garantizar la integridad de sus súbditos. Poco después circula la noticia de que el carguero inglés "John Biscoe" se aproxima a las islas con una unidad de Infantería de Marina. Los viajes y conversaciones de Haig y el intercambio de notas diplomáticas se suceden; el día 30, el portaaviones "25 de Mayo" se dirige a Port Stanley y el día 2 de

Abril, el General Galtieri anuncia la recuperación de los tres archipiélagos.

Lo que sigue es historia reciente y conocida, sobre la que no es preciso insistir.

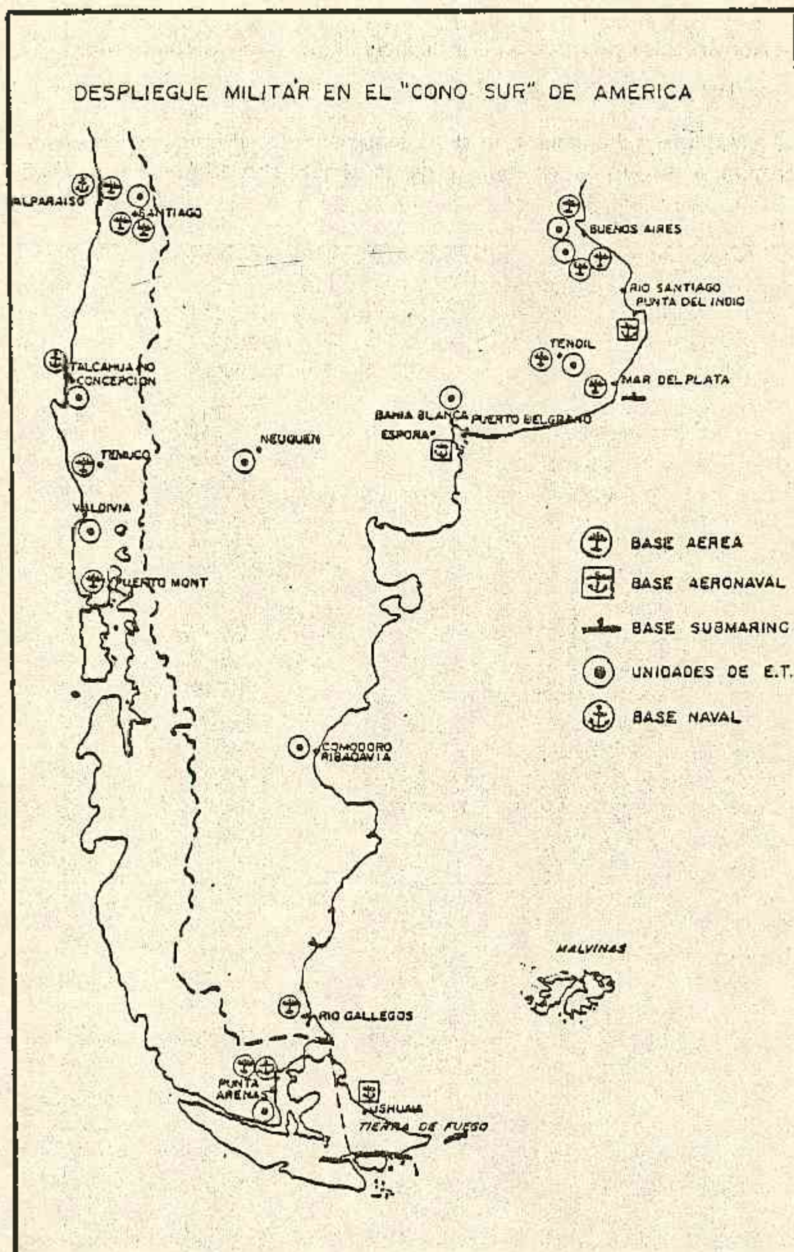
LA ACTITUD DE LAS DOS SUPERPOTENCIAS

Aunque muy localizada geográficamente, la guerra de Las Malvinas ha permitido la intervención, aunque con distinto signo, de las dos superpotencias.

El Secretario de Estado norteamericano, Haig, recurrió en su misión pacificadora a la diplomacia de lanzadera para dar tiempo a la escuadra inglesa a llegar a Las Malvinas, ya que, según el "Washington post", la estrategia de los Estados Unidos partía del supuesto de que, presionada por los ingleses, Argentina se vería forzada a retractarse rápidamente y, acto seguido, su gobierno caería. Pero cuando la flota llegó a su destino, la Casa Blanca dio un giro de 180 grados, se puso abiertamente al lado de Londres e, incluso, propuso sanciones contra Argentina.

Al advertir que Washington formaba bloque con Inglaterra, los iberoamericanos se consideraron engañados y traicionados. Estados Unidos se encontró ante el interrogante de si estaba o no contra el neocolonialismo y su actitud demostró que sus intereses en Sudamérica eran sólo materiales. Se había hecho mofa de la doctrina de Monroe. Sobre el tratado Interamericano de Asistencia Recíproca (TIAR) firmado en 1947, y aplicado ya en 18 ocasiones (6 de ellas contra Cuba), decía la prensa mejicana: "Sólo funciona cuando sirve de pantalla a las intervenciones militares de EE.UU.". Muchos políticos hispanoamericanos llegaron inevitablemente a la conclusión de lo que ha ocurrido a Argentina puede pasarle a cualquier otra nación del continente: "Hemos descubierto de la noche a la mañana que nuestro sistema de seguridad no funciona, o lo que es peor, funciona en contra nuestra". Por eso se plantea ahora la creación de una nueva organización continental sin la participación de los EE.UU.

Todas estas vivencias, más claramente expresadas por los pueblos que por los gobiernos, despertaron vivos sentimientos antiamericanos en las dos Américas, cuyas consecuencias serán muy difíciles de atenuar, si bien Reagan trate meses más tarde de recuperar la confianza perdida, anunciando visitas y otorgando su voto a Argentina en las Naciones Unidas.

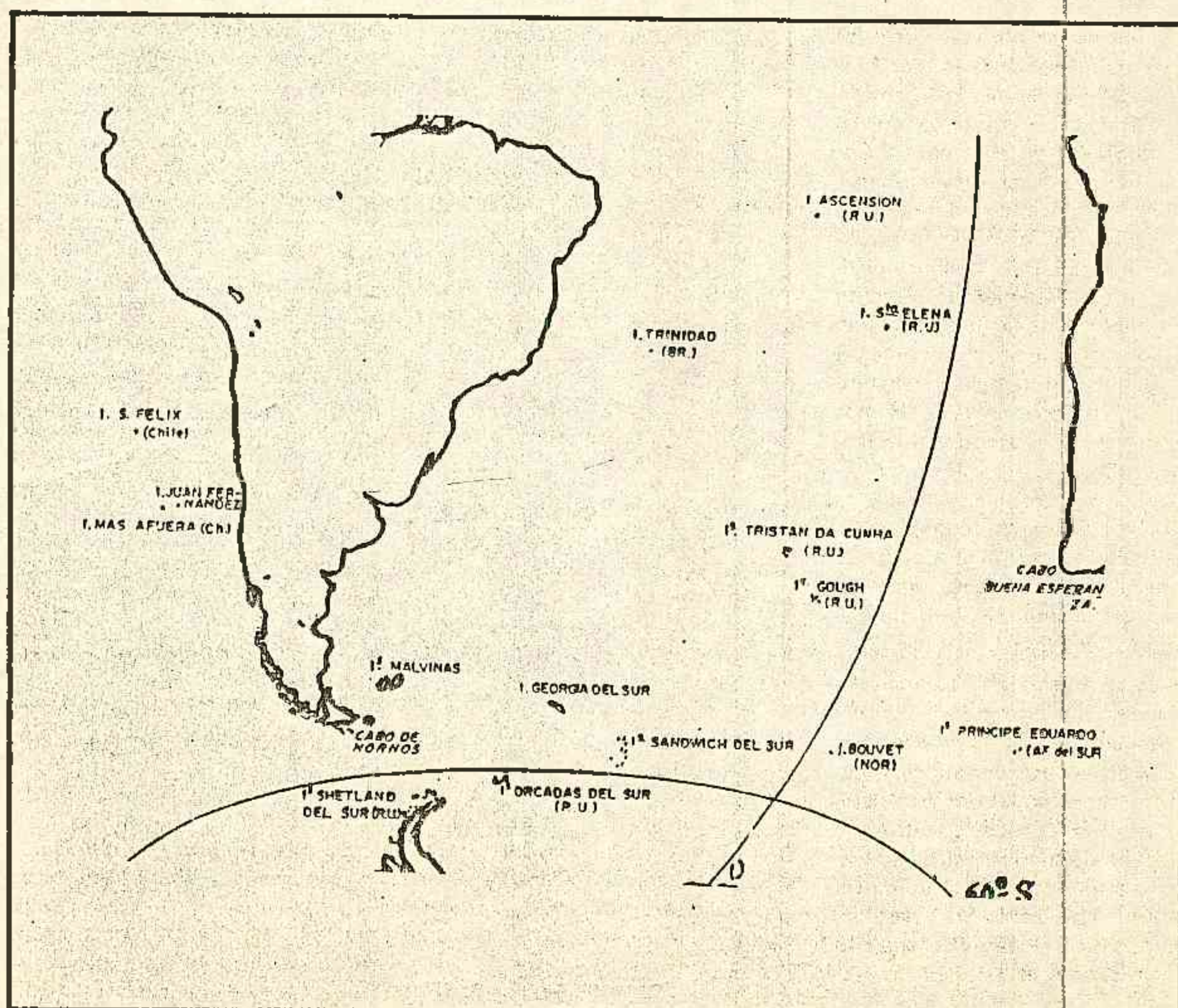


También la Unión Soviética ha jugado su papel. Las manifestaciones de Galtieri, el viaje a La Habana del Canciller Costa Méndez, la visita a Rusia del Ministro argentino de Agricultura, la entrevista al embajador soviético en la Casa Rosada, fueron unos claros síntomas de la apertura argentina hacia la URSS, con vistas a obtener una ayuda en el conflicto que, caso de haberse otorgado, hubiera sentado las bases para una futura presencia rusa en el país hermano.

De haber fructificado la oferta rusa, la obligada respuesta argentina hubiera proporcionado, tanto en caso de victoria como de derrota, la presencia soviética en la república y en las Malvinas, donde los rusos esperan:

- Conseguir puestos de escucha y acceso a puertos e instalaciones marítimas.
- Vender armamento como medio de presión política (los argentinos ya tienen helicópteros de fabricación rusa).
- Acceder a la inteligencia argentina; de forma especial sobre las actividades de los EE.UU. en Sudamérica.
- Prevenir el apoyo argentino al gobierno de El Salvador.
- Aumentar su penetración e influencia en el cono sur americano.

Aunque tal amenaza no se ha materializado, el bloqueo comercial occidental a instancias de Inglaterra ha lanzado a Argentina en brazos de la URSS, con la que ha intensificado sus relaciones comerciales como



contrapartida a falta de sus clientes tradicionales; Rusia ha sido testigo de la debilitación del bloqueo occidental y de la pérdida de confianza de Hispanoamérica hacia sus vecinos del norte.

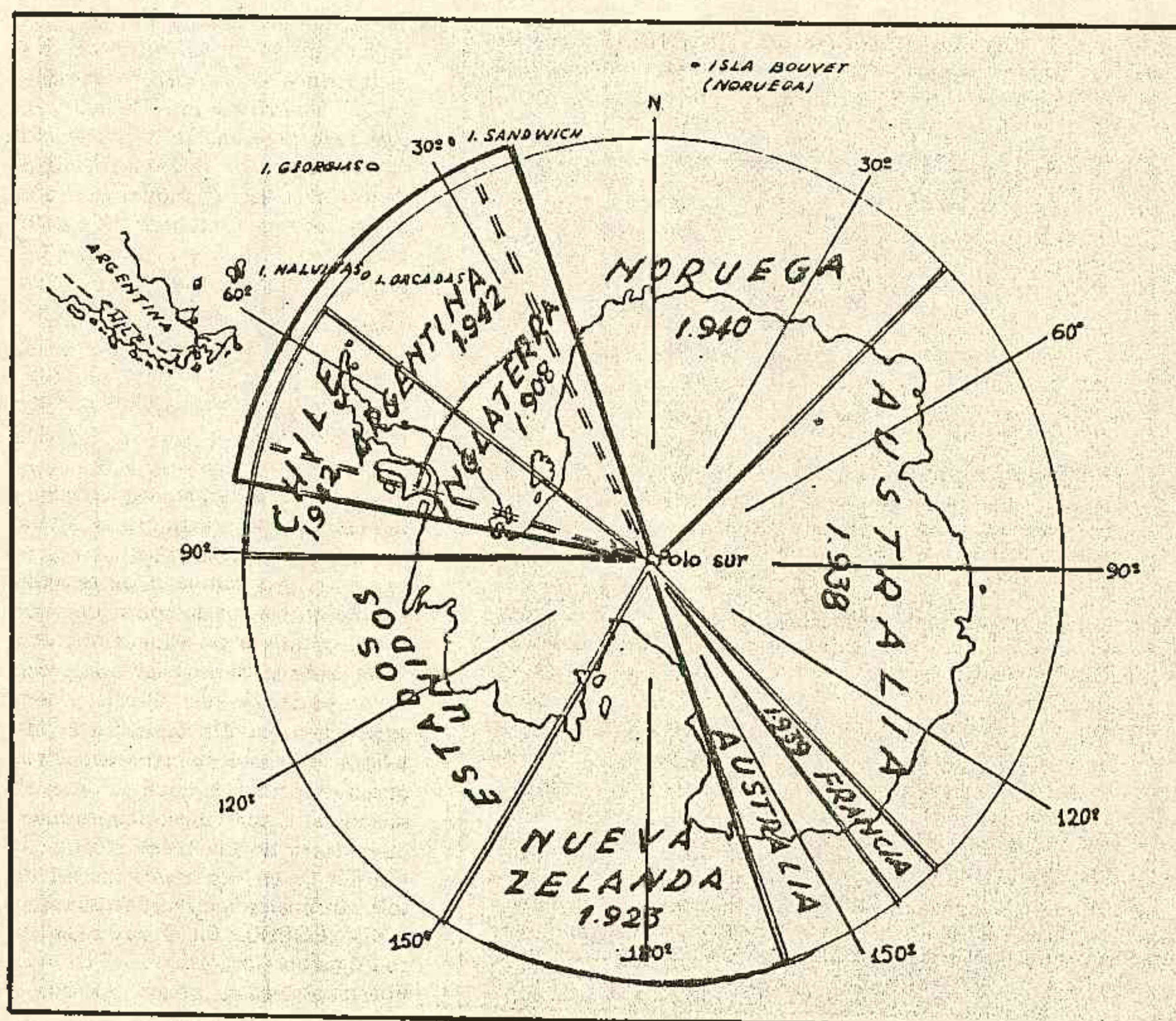
VALOR ESTRATEGICO DE LAS MALVINAS

Una mirada detenida a un mapa mundi pone de manifiesto que ante una situación de conflicto armado mundial, el Atlántico y el Pacífico sólo podrían mantenerse unidos a través de los estrechos de Magallanes y Drake, al sur de la Patagonia argentina. Es lógico pensar que el canal de Panamá quedase inmediatamente neutralizado y que el casquete polar ártico impidiese con sus hielos la navegación.

Y este paso obligado, por el que circulan anualmente 27 millones de trenes de mercancias, queda dominado por dos repúblicas, Chile y Argentina, que son las únicas potencias presentes en todo el cono sur americano (ver figura); más allá se extiende un continente inhóspito que está desnuclearizado y desmilitarizado. Así, pues, desde bases continentales se puede ejercer un control definitivo sobre el enlace marítimo del Cabo de Hornos sin que nadie pueda ejercer acción contraria salvo que disponga de una potente flota de portaviones o que domine las islas más próximas.

Pero las islas próximas escasean: en aguas del Pacífico los islotes más cercanos (Juan Fernández, Mas Afuera y San Félix), carecen de interés militar y se encuentran a 2.500 Km. de distancia.

En el Atlántico se ofrecen mayores posibilidades: El Reino Unido retiene la administración en las islas de Ascensión, Santa Elena y Tristán de Cuhna; salvo la primera, dotada de una base aeronaval utilizada por EE.UU., ninguna ofrece interés militar. Otras como Cugt, Bouvet, Príncipe Eduardo, Trinidade, Sandwich y Georgias del Sur, son islotes poco habitados a unos 3.000 km. de distancia media desde Cabo de Hornos.



CUADRO 1

HISTORIA DEL ARCHIPIELAGO

Las islas Sandwich, de sólo 300 $Km.^2$ de extensión y sin población permanente fueron descubiertas en 1775 por James Cook; un siglo antes el español Antonio de la Roca había descubierto las Georgia, a las que bautizó con el nombre de San Pedro que aún se conserva en la toponimia argentina.

Las Malvinas, archipiélago formado por unas 200 islas o islotes con unos 12.000 $Km.^2$ de extensión, parece que fueron descubiertas por Americo Vespucio en 1501 y ya aparecen en las referencias cartográficas de 1523; si bien los ingleses atribuyen su descubrimiento a Davis en 1529. El estrecho que separa sus dos islas mayores recibió el nombre de Falkland, que con el tiempo, se hizo extensivo a todo el archipiélago. Los franceses que comerciaban con la Compañía del Mar del Sur, en ellas establecida, comenzaron a llamarlas Malquinas y, con el uso, Malvinas. Esgrimiendo los derechos que le concedía el Tratado de Tordesillas, España hizo reclamación de su soberanía sobre las islas, lo que, al no ser reconocido por Inglaterra, provocó el ataque de nuestra flota a la ciudad de Port Egmont, con una violenta e inmediata reacción británica que a punto estuvo de desencadenar una guerra entre ambas potencias, si no hubiera sido porque España, dada su debilidad militar a fines del XVIII, tuvo que ceder en sus derechos por un pacto secreto o por simple abandono.

Por orden del Gobernador de Montevideo en 1811, fueron ocupadas por pescadores ingleses y norteamericanos, hasta que 9 años más tarde fueron desalojados por el corsario Jewett al servicio de Argentina que hizo en ellas su pabellón. La captura en 1831 de dos goletas americanas que faenaban en sus aguas y la ocupación de Puerto Soledad por una fragata inglesa consolidan la dominación británica que no llegó a ser total hasta la derrota del gaucho Rivero (que ha dado nombre a Puerto Rivero), que se resistió con las armas durante un año a las tropas inglesas.

Argentina se declaró independiente el 9 de julio de 1816 y, con ella, todos los territorios que los españoles administraban desde su suelo, incluyendo las Malvinas, que eran españolas en ese momento y estaban amparadas no sólo por los derechos de descubrimiento, sino por aquellos que otorgaba el Tratado de Tordesillas.

Desde 1834 hasta ya muy entrado el siglo XX, Argentina viene protestando y reclamando, sin recibir respuesta alguna desde Londres. En 1960 el Consejo de Seguridad de la ONU confirma que las disposiciones que hasta el momento ha dictaminado sobre descolonización son también de aplicación a estas islas. Las conversaciones al respecto se inician poco después, pero cuando el *Foring Office* anuncia a los malvineses la posibilidad de traspaso de soberanía se producen en Port Stanley y en Londres disturbios muy bien orquestados desde esferas oficiales; situación extraña, ya que era escasísimo el interés británico por la colonia, como lo demuestra el hecho de que en 1981 se iba a dar orden de retirarse de sus aguas al único buque asignado a la zona sin posible relevo por razones económicas. Por el contrario los malvineses encontraban en Argentina su segunda patria por donde circulaban libremente y de la que recibían hospitalización gratuita, servicio aéreo regular, becas de estudio y suministros de gas, petróleo y víveres.

En años siguientes se plantea la figura jurídica de la plataforma continental en cuyo entorno los argentinos incluyen el archipiélago, mientras los ingleses trazan en el mapa la plataforma de "sus" islas. Las posturas se hayan enfrentadas cuando un buque inglés confirma buenas perspectivas de yacimientos petrolíferos en la zona, lo cual agudiza aún más las tensiones: Argentina antepone a todo su soberanía; el Reino Unido, más flexible y negociador, trata de dar preferencia a la explotación de los recursos.

Tan sólo uno de esos archipiélagos, el de Las Malvinas, por su extensión y proximidad al estrecho y al continente, tiene una importancia estratégica en el control del paso entre ambos océanos. Ya que en las posibles bases en ellas instaladas se pueden realizar acciones aéreas, navales y de guerra electrónica para ejercer un control sobre esta única vía de enlace de las dos costas del continente sobre el Pacífico y el Atlántico; acciones que pueden o no contar con el apoyo prestado desde el continente.

ENSEÑANZAS DE LA GUERRA

A ambas naciones el conflicto les sorprendió sin la adecuada preparación. Si bien la Argentina tuvo la oportunidad de elegir el momento de iniciar las hostilidades, este tuvo más carácter político que militar; de no ser así no se hubiera efectuado el desembarco a comienzos del invierno austral, se hubieran suavizado previamente las relaciones con Chile, lo que hubiera permitido desplegar en las islas los reemplazos necesarios que entonces defendían la frontera andina y no reclutas bisoños, se hubiera hecho acopio de un material de guerra que pronto escaseó y se hubiera habilitado el aeropuerto de Port Stanley para que desde su pista actuaran los modernos aviones tácticos.

Por parte inglesa, la invasión supuso también sorpresa: Sus Fuerzas Armadas no estaban preparadas para hacer frente a conflictos de tipo diferente en teatros de operaciones lejanos, y prueba de ello es que durante la larga travesía las tropas tuvieron que realizar ejercicios de adiestramiento. Los servicios de inteligencia británicos han reconocido que desconocían la entidad y preparación del ejército argentino; se tuvo que recurrir urgentemente a la movilización general de todos los recursos nacionales para constituir la TASK FORCE. En pocos días se coordinaron los esfuerzos de las Fuerzas Armadas, los servicios auxi-

liares, la marina mercante y la industria civil, astilleros para acondicionar los buques y aviones expedicionarios, plataformas para helicópteros, grúas de izado, dispositivos de abastecimiento en vuelo, etc.

Organizada la fuerza era preciso hacerle operar tras viajes a lo largo de una larga y vulnerable vía de comunicación de 13.000 kilómetros con el sólo apoyo del enclave de la isla Ascensión.

Aunque parezca contradictorio más grave resultó ser para los argentinos vencer los 740 Kms. que separan el continente de las islas sin el concurso de una armada que permaneció en puerto. Algunos aviones, como los "Mirage", "Dagger" y "Super Etendard" se veían en la necesidad de reabastecerse en vuelo para cumplir su misión y regresar. Otros sólo podían permanecer unos minutos sobre la flota británica. ¿No hubiera cambiado el curso de la guerra el haber podido operar todos desde Port Stanley?

Partió Argentina de unos errores de base, ya que ninguno de sus pronósticos se vio cumplido; nunca creyó en tan firme y decidida reacción británica. Tampoco supusieron que los norteamericanos tomasen parte activa en la contienda: confiados en la vigencia del TIAR esperaban su apoyo o, al menos, su neutralidad; erraron al suponer ayuda de sus vecinos que sólo se materializó por parte de Perú y por las promesas de Venezuela, no se levantaron protestas contra el colonialismo ni el imperialismo en los países del Tercer Mundo. Pone esto de manifiesto que los tratados internacionales sólo tienen valor si refrendan los intereses de alguno de los grandes. El apoyo americano a los británicos en el orden económico, político y diplomático se completó en el plano militar con una información exacta y oportuna, la cesión de la base de Ascensión y los suministros. Sin esta ayuda otro hubiera sido el resultado del conflicto. ¿Qué hubiese ocurrido si en vez de apoyar a Londres la Casa Blanca decide acudir en ayuda de Buenos Aires?

En círculos ingleses se opinaba durante la crisis que la falta de reacción argentina, particularmente de su flota, se debía a la problemática renovación y sustitución de sus buques, cuya pérdida supondría una grave mella en su posición como fuerza naval en América del Sur con grave perjuicio en su contencioso con Chile. Cerrados los mercados internacionales (ni tan siquiera depósitos auxiliares para los Mirage) Argentina se vio en la necesidad de mantener el esfuerzo contando sólo con los medios iniciales, clara lección para el futuro que aconseja no sólo diversificar las fuerzas de aprovisionamiento, sino potenciar las industrias nacionales o, al menos, introducir ciertos elementos propios (electrónica, por ejemplo) en los sistemas de armas importados para siempre tener la oportunidad de sorprender y no ser sorprendidos.

CUADRO 2

LA ANTARTIDA

La plataforma continental del archipiélago malvinense resulta de gran interés para la Gran Bretaña no sólo por su riqueza en petróleo, y la abundancia de "crill" (crustáceo muy rico en proteínas), sino por su proyección sobre ese desconocido y enorme continente que es la Antártida con 14 millones de Km.^{2}, en el que se supone se albergan las dos cuencas petrolíferas mayores del mundo y existen grandes reservas de oro, hierro, cobre, plata, molibdeno, cobalto y níquel.

Desde que en 1820 le descubriera el navegante ruso Bellingshausen hasta la firma del Tratado Antártico en 1959, fueron constantes las controversias por las reclamaciones de diversos países cuyos aventureros e investigaciones habían explorado el más hostil de los continentes: entre 1908 y 1942, Argentina, Australia, Chile, EE.UU., Francia, Gran Bretaña, Noruega y Nueva Zelanda, exhibieron sus derechos sobre esas tierras por razones de proximidad geográfica o derivados de su exploración. El Año Geofísico Internacional de 1957-58 abrió los cauces para la materialización del Tratado Antártico al que se adhirieron posteriormente otros países, entre ellos España, que a finales de 1982 ha enviado un buque laboratorio a esas tierras.

El acuerdo firmado entró en vigor en 1961 para un periodo de 30 años y establece que a partir del paralelo 60 de latitud sur se crea una zona desnuclearizada, abierta a la cooperación científica internacional exclusivamente. Sin que queden extinguidas las reivindicaciones entonces existentes, se prohíben otras nuevas y se fija que las acciones desarrolladas durante los 30 años de vigencia no podrán nunca esgrimirse para ratificar soberanía sobre esos territorios.

En el gráfico ajunto, se indican las zonas reivindicadas por los distintos países y los años en que consideran que efectuaron la reclamación oficial. Puede observarse que el sector a que aspira Inglaterra se superpone a los reclamados por Argentina y Chile, los cuales, a su vez, se solapan.

A medida que se aproxima el 22 de junio de 1991, fecha en que caduca lo acordado, se suscitan mayores presiones para ocupar lugares de privilegio, no sólo porque se trata del futuro aprovechamiento de una riquezas no renovables bajo su suelo y otras renovables bajo sus aguas, sino porque los miembros del Tercer Mundo han protestado ante la ONU sobre pretendidos derechos de ciertos países, arguyendo que las riquezas del Sexto Continente no son privilegio de unos pocos, sino patrimonio de la humanidad.

Si bien Argentina dispuso de la sorpresa inicial y disfrutó temporalmente de superioridad aérea, se puso de manifiesto durante las operaciones que la Casa Rosada fue a rastras de los acontecimientos o, lo que es lo mismo, que Inglaterra llevó la iniciativa en todo el conflicto. Dejando constancia de la admiración que han despertado los aviadores argentinos por su bravura y tenacidad, el planteamiento y ejecución de la guerra malvinesa permite pensar en una deficiente e imprevisora logística, la presencia de tropas poco instruidas y desconocedoras de las tácticas del combate nocturno, la inadecuidad de gran parte del armamento terrestre prestado a la defensa, el fallo o desacertado empleo de los misiles, de las comunicaciones y de las medidas y contramedidas electrónicas; se puso de manifiesto la ineficacia de una flota refugiada en puerto por la presencia de los submarinos nucleares británicos a los que no sortearon los sumergibles de Puerto Belgrano, la falta de una guerra de minas que hubiera impedido o al menos dificultado el acceso por el Canal de San Carlos y hubiera restringido los movimientos de la flota inglesa.

En el aspecto aéreo hay que considerar que el escaso radio de acción de los aviones justifica la falta de selección de objetivos, pero no atenúa que las bombas arrojadas desde el aire no explosionasen porque las espoletas eran inadecuadas a las modalidades del ataque; ¿Por qué no se efectuaron ataques aéreos contra la cabeza de playa de San Carlos a las pocas horas de efectuarse el desembarco? ¿Cómo es que no actuó la fuerza aeromóvil argentina?

Por parte inglesa, se puede afirmar que un porcentaje muy elevado de su victoria se debe a la aportación americana, aunque Londres trate de minimizarla. Gracias a ellos dispusieron en ocasiones de una alerta aérea lejana que completaba la escasa información facilitada por los radares de los buques británicos. Contó el Reino Unido con una potente Task Force manejada por personal entrenado que sacó el máximo provecho de los adelantos modernos, lo que confirma que en la guerra actual prima más la tecnología (que incluye la preparación técnica y táctica de los combatientes) que la cantidad. Estableció una dirección única de las operaciones bajo control del gobierno mediante la intervención de un Gabinete de Crisis asesorado por los Jefes de Estado Mayor cuyas decisiones llegaban a los mandos operativos expedicionarios en forma de directrices muy flexibles para no coartar su libertad de acción.

Ya en el Atlántico Sur un cuidado sistema de comunicaciones permitió el control y la coordinación de los diversos medios empleados en la defensa aérea, ataques al suelo, bloqueo submarino, desembarcos aéreos y anfibios, rescate de tripulaciones, evacuación de heridos, avituallamiento, defensa antiaérea, etc.

Aunque los británicos no lo reconocen, y si lo hacen aseguran que modificaban continuamente su emplazamiento para reducir su vulnerabilidad, mantuvieron su flota muy cerca del archipiélago y por tanto, al alcance de la aviación argentina a la que inicialmente valoraron muy por debajo de su capacidad combativa contra la que opusieron una cobertura aérea de sólo 20 aviones en los días iniciales. La Fuerza naval británica nunca consiguió superioridad aérea y los C-130 argentinos pudieron operar hasta horas antes de la rendición del General Menéndez después de haber transportado a las islas 435 toneladas de carga. Tampoco los Nimrod y los Vulcan estuvieron a la altura de las circunstancias y los resultados de sus acciones fueron pobres. Sólo la buena actuación de los Harrier, flexibles y versátiles, ha paliado el error británico de sustituir los antiguos portaaviones como el "Ark Royal" por portaeronaves; a ello se ha llegado por los recortes presupuestarios de la defensa, de la misma manera que ha obligado a construir buques estructurales más débiles con metales ligeros, como el aluminio, que resultan más económicos por su consumo de combustible, pero menos resistentes al fuego de las modernas armas.

Aunque se ignora, por su imposible valoración, el esfuerzo económico de ambos bandos, el conflicto ha dejado unas secuelas de carácter financiero que obligará al Reino Unido a grandes desembolsos para garantizar la defensa, del archipiélago en el futuro. La construcción de un aeropuerto moderno (7 mil millones de pesetas) resulta imprescindible para mantener en las Malvinas una guarnición permanente y rotatoria de un millar de hombres apoyados por seis destructores y fragatas y un submarino. Todo ello supone un gasto anual de 150 millones de libras (más de 30 mil millones de pesetas al cambio actual) que no queda contrarrestado por la posibilidad de disponer de campos de ejercicios reales para los tres ejércitos.

Aunque el conflicto ha demostrado que aún se pueden vivir en el siglo XX aventuras victorianas de imperio, también ha puesto de manifiesto la capacidad de una nación para movilizar en pleno sus recursos de defensa de la dignidad nacional ofendida. Más que contra los argentinos, los ingleses lucharon contra la distancia y los elementos y pusieron a prueba su capacidad de improvisación respaldada por una preparación profesional de la que no se puede prescindir en las crisis actuales. ■

ISLAS MALVINAS: APUNTES SOBRE LA ACTUACION DE LAS UNIDADES DE TIERRA

JOSE GONZALEZ PARADIS, Comandante de Artillería DEM.

ANTECEDENTES

Las operaciones militares se iniciaron con el desembarco, a las 2200 horas del jueves día 1 de abril, en Port Stanley, de un comando argentino de Infantería de Marina. Este, se hizo inmediatamente con el control, tanto de las instalaciones portuarias situadas en Cabo Penbroke (a 5 kilómetros de la ciudad), como del aeropuerto, reduciendo a la unidad militar británica allí destacada.

A las 0700 horas del día 2 de abril, se produjo el desembarco definitivo de tropas y el aterrizaje de aviones de transporte. Los efectivos argentinos de la operación, se cifran en unos 5.000 hombres.

Una vez consolidada la toma de las Malvinas, se logró, en pocos días, reunir abastecimientos suficientes (víveres) para resistir un asedio de varios meses.

El día 22 de abril, el Presidente de la República Argentina, en su calidad de Comandante en Jefe del Ejército, visita las Islas Malvinas.

PRIMERAS ACCIONES BRITANICAS

El domingo, día 25 de abril, los británicos se apoderan de las Islas Georgias del Sur. Con anterioridad y para preparar esta acción, desembarcó en las Islas un Comando compuesto por 12 hombres.

El día 9 de mayo, la Royal Navy lleva a cabo un bombardeo contra Puerto Argentino, participando en la acción, helicópteros Sea-King en intentos de desembarco que son rechazados.

El martes 11 de mayo, hay un nuevo intento de desembarco helitransportado británico que nuevamente y con un balance de 200 bajas es rechazado.

El "bloqueo total" inglés a las islas, ya decretado con anterioridad, deja mucho que desear; en realidad, los aviones de transporte C-130 Hércules, escoltados por cazabombarderos Mirage, lanzan su carga de suministros, en una especie de puente aéreo prácticamente ininterrumpido.

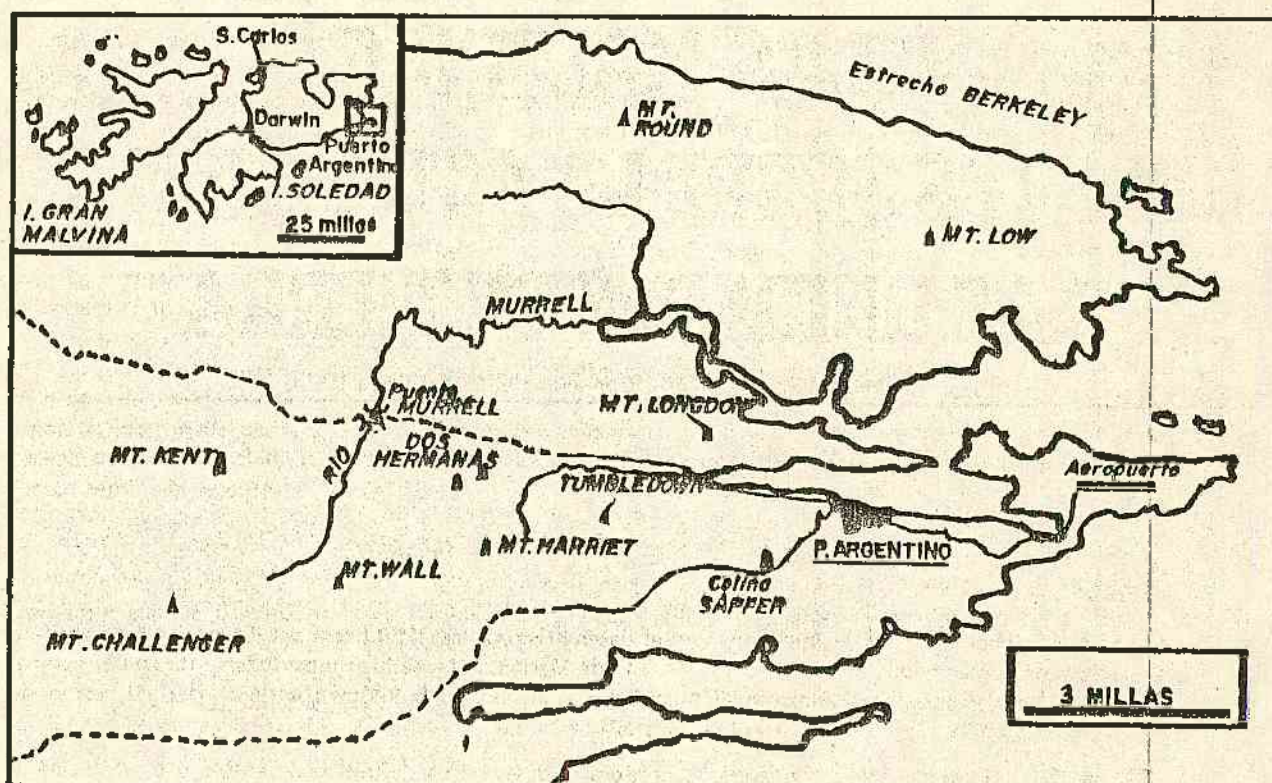
En la noche del 14 al 15 de mayo, comandos de la Royal Marine desembarcan en la isla Borbón, situada al Norte de la Gran Malvina. Los 120 hombres que lo componían, atacaron a los aviones argentinos, destruyendo también, antes de retirarse, los depósitos de combustible y municiones.

DESEMBARCO EN SAN CARLOS

Al anochecer del día 20 de mayo, la Flota británica bombardeó la zona de Puerto Argentino, mientras que los Harrier lo hacían en la bahía del Zorro de la Malvina Occidental, en acciones de hostigamiento y diversión, con objeto de minar la moral y confundir a los defensores.

Los buques anfibios británicos se dirigieron desde el extremo oriental de la "zona de bloqueo" de las Islas Malvinas, hacia el lugar de reunión, con los cuatro escoltas que iban a darles protección durante el desembarco.

Mientras la flotilla británica, unos 20 buques en total (incluidos los de apoyo), entraba por el norte en el Canal de San Carlos pocas horas antes de la medianoche, se procedía, por parte de otras fuerzas, a lanzar



ataques de diversión sobre puntos que, al parecer, fueron los siguientes: Bahía del Zorro, Puerto Darwin, Puerto Luis y Fanning Head (a unos 10 kilómetros de San Carlos). En este último, sorprendieron a la guarnición argentina, de unos 50 hombres, hicieron 9 prisioneros y los demás lograron escapar.

Aprovechando la oscuridad, la fuerza anfibia penetró en el Canal de San Carlos con tres escoltas que comenzaron a bombardear la zona de Fanning Head, mientras el cuarto escolta permanecía vigilando el estrecho.

La Bahía de San Carlos, resguardada del mal tiempo, disponía de buenas playas y de una colina que, dominando el conjunto, podía servir de observatorio. La guarnición era de unos 50 hombres.

A las 0200 horas del viernes día 21, los británicos iniciaron el desembarco en tres playas: San Carlos, Puerto San Carlos y en la vecina bahía de Ayax. La sorpresa fue total, para asombro de los mismos británicos.

Establecidas dos cabezas de playa y mientras los marines y paracaidistas iban tomando posiciones en tierra, al orto, comenzó un segundo desembarco, helitransportado, en la población de San Carlos, donde los ingleses se encontraron con la débil resistencia de una Compañía argentina que momentos después se retiraba. Este desembarco que se inició a las 0530 horas, finalizó cuatro horas más tarde, dando tiempo a poner en tierra todo el cargamento de los buques de asalto anfibio "Fearless" e "Intrepid" (carros ligeros, vehículos blindados, armamento y diverso material de aprovisionamiento, incluidos víveres y agua). El número de soldados británicos desembarcados en San Carlos, se calcula entre 2.000 y 3.000.

El General Menéndez, teniendo en cuenta, quizá, que el objetivo fundamental seguía siendo Puerto Argentino y que los efectivos desplegados, unos 10.000 hombres, eran suficientes para controlar el avance inglés, no contraatacó.

El domingo, día 23 de mayo, tropas de Infantería de Marina y de Ejército argentinas, mantuvieron duros combates con los británicos, resguardados en una zona peñascosa que hacía imposible la utilización de carros de combate.

El lunes, día 24 de mayo, los argentinos reconocían la consolidación inglesa de una cabeza de playa, en San Carlos, de 10 kilómetros en dirección E.–O., por 15 kilómetros en dirección N.–S.

El 25 de mayo, continuaron los combates sin resultado positivo.

OFENSIVA BRITANICA

Los ingleses deciden llevar a cabo una ofensiva en 2 fases:

- 1.ª Fase: Puerto Darwin
- 2.ª Fase: Puerto Argentino.

Manteniendo aislada a la guarnición de la Isla Occidental.

Hay pocas posibilidades de trasladarse por tierra desde Puerto Darwin a Puerto Argentino (únicamente existe una carretera de tercer orden). Entre ambas poblaciones está la nunca mejor llamada "tierra de nadie".

En la madrugada del día 27 de mayo, a las 0600 horas, los británicos lanzan sus primeros paracaidistas helitransportados en la zona de Darwin. El 2.º Bón. de paracaidistas ataca Puerto Darwin que fue abandonado por las tropas que lo defendían, para unirse a la defensa de Goose Green. Después de 24 horas de lucha, las tropas argentinas se rendían.

En este momento comienza la 2.ª Fase: Puerto Argentino, para la que ya se cuenta en la Isla con unos 7.500 hombres, más otros 1.000 que se añadirían en breve plazo, procedentes de Inglaterra.

En la proporción hacia Puerto Argentino, el mayor obstáculo estaba representado por el Monte Kent.

El lunes 31 de mayo, los 3.000 hombres procedentes del "Q.E.2" habían desembarcado a unos 9 kilómetros de Puerto Argentino (muy probablemente en el estrecho Berkeley) para unirse al resto de las fuerzas en el cerco a la capital.

Mientras tanto, las primeras tropas británicas ya se encontraban combatiendo en la zona de M. Kent, a unos 20 kilómetros de la capital, donde confluyeron tres columnas británicas, desde el N., NO. y SE.

A partir de la ocupación de M. Kent, la operación se concibió en tres direcciones:

- A – Harriet – Thumbledown.

– B – Longdon – Wireles Ritdge.

– C – Murrel – Cortley Hill.

El tercer Bón. de paracaidistas avanza por el NO. (C), mientras que el cuarto Bón. lo hace por el SE. (A), reforzado por las unidades de Comandos 40, 42 y 44, carros "Escorpión", vehículos semiblindados "Scimitar", convoyes de aprovisionamiento, el 40 Escuadrón Real de Ingeniería y apoyo aéreo.

La quinta Brigada avanza en la dirección B. Está formada por el II Bón. de la Guardia Escocesa, el I Bón. de los Guardias Galeses y un Bón. de fusileros Gurkhas.

El día 6 de junio, terminaba el cerco a Puerto Argentino. En esta situación, se registran diversos combates entre patrullas, cada vez de mayor intensidad y frecuencia, en los que los argentinos consiguen algunos éxitos relativos. Este es el momento en el que, al parecer, se intentó, luego no se llevó a cabo, el transporte de tropas de montaña argentinas a la retaguardia inglesa (éstas tropas pertenecían a las estacionadas en la frontera de Chile).

Por su parte, los británicos intentaron llevar a cabo, el martes día 8 de junio, una operación de desembarco en la Bahía de Puerto Agradable (Bahía de Fitzroy) que no consiguieron, por la actuación de la aviación argentina y el contraataque de unidades del Ejército.

EL ATAQUE A PUERTO ARGENTINO

El día 13 de junio, a las 1000 horas, las fuerzas inglesas comenzaron una intensa acción de ablandamiento con fuego artillero, naval y aéreo que produjo daños materiales, tanto en la artillería, como en las armas de apoyo.

A las 2230 horas del mismo día, iniciaron un ataque de gran envergadura, explotando principalmente su capacidad tecnológica para el combate nocturno.

A las 0500 horas del día 14, los ingleses consiguieron romper el frente defensivo y penetrar en la posición argentina. Al mismo tiempo, fuerzas especiales helitransportadas realizaban un envolvimiento vertical y tomaban posiciones en la retaguardia de la posición defensiva, constituyendo un cerco prácticamente imposible de romper y obligando a un cambio de frente de difícil concreción. El empleo de helicópteros, especialmente aptos para misiones nocturnas, fue masivo y permitió a los ingleses una gran movilidad, con un mínimo degaste de sus tropas.

Mientras se realizaban los movimientos de tropas mencionadas, la artillería inglesa, con fuego sobre objetivos bien determinados y los helicópteros de ataque, efectuando fuegos de apoyo con singular eficacia y continuidad, debido a lo avanzado de sus sistemas de arma, destruyeron la artillería argentina y afectaron sensiblemente las comunicaciones, reduciendo de forma determinante la capacidad combativa de los defensores. Al las 0900 horas del día 14, habían conquistado las alturas clave de la defensa. El combate continuó empleando las reservas, hasta que a las 1400 horas, la situación defensiva se tornó insostenible.

A las 1500 horas se produjo un alto el fuego, sin acuerdo previo, que permitió al Comandante de la guarnición militar, realizar la evaluación correspondiente y determinar que era imposible continuar la resistencia, sin producir un derramamiento de sangre inútil. En función de lo expuesto, se concertó el alto el fuego definitivo, decisión que comprendía únicamente las acciones que se desarrollaban en el área de Puerto Argentino.

ALGUNAS CONSIDERACIONES GENERALES

– En principio, Argentina mantiene en las Islas fuerzas terrestres, solidamente instaladas y susceptibles de apoyo logístico y operativo, tanto por vía naval, como por vía aérea, debido a su relativa proximidad al Continente.

  Inglaterra, en principio, está en condiciones de inferioridad cuantitativa, toda vez que el número de hombres utilizado es inferior al argentino, que se calcula aproximádamente en unos 10.000 hombres (todos los manuales apuntan que la fuerza atacante debe disponer de una superioridad de,

por lo menos, 3 a 1, además de contar con superioridad aérea). La fuerza británica no reúne ninguno de estos requisitos. En este contexto, es evidente que los británicos tenían que sufrir unas pérdidas, derivadas de la colocación en tierra de una fuerza cuantitativamente inferior, sin superioridad aérea local y con la desventaja de una logística problemática.

– El ejército argentino, por otra parte, estaba falto de preparación para el tipo de combate que le esperaba. Inicialmente se ordenó contara con raciones para 180 días y que quedara abastecido con módulos de munición de todo tipo para 60 días de combate.

Por falta de organización logística no pudo cubrirse esta previsión; problema que se acentuó, cuando se decidió reforzar la guarnición inicial compuesta por 8.000 hombres. Los 3.000 hombres, aproximadamente, que se enviaron de refuerzo, únicamente llevaron munición para 3 días de combate.

Cuando dio comienzo el bloqueo naval inglés, el puente aéreo argentino llevó víveres y ropa, pero casi nada de armamento y munición.

– La Infantería de Marina argentina fue la única fuerza en tierra que era veterana. El Ejército había licenciado al reemplazo con 1 año y medio de servicio; por ello, muchos soldados contaban únicamente con 2 meses de instrucción. Apercibidos de ello, después de los combates en San Carlos, los ingleses desbordaron al Batallón de I.M., obligándole a retirarse combatiendo para no quedar embolsado.

– Se ha criticado mucho que la defensa de Puerto Argentino fuese una defensa estática, sin embargo, se puede decir en su descargo que:

- Después de Ganso Verde, la Fuerza Aérea argentina se quedó sin Pucaras y helicópteros, lo que privó a las Fuerzas Terrestres de apoyo aéreo. Se acabaron también, los misiles tierra-aire.

- Una Sección de Infantería de Marina, destacada del V Bón. en la Isla de Borbón, que tenía como misión la defensa de la misma, fue sorprendida por un ataque de Comandos ingleses que destruyeron 13 Pucaras.

- El E.M. de la Armada propuso, ya que no se disponía de minas para la defensa del Canal de San Carlos y en el Estrecho no había artillería pesada, llevar allí el "Belgrano" para situarlo como Batería flotante. Esta propuesta no se aceptó por no exponer al buque que posteriormente, como se sabe, el día 2 de abril, fue torpedeado por el submarino británico "Conqueror".

CONCLUSIONES:

– Los combates en tierra, se caracterizaron por una mezcla de rápidas marchas y audaces ataques helitransportados, utilizando armas muy modernas.

– El desenlace ya conocido de los acontecimientos en las Malvinas, fue consecuencia de la desproporción en material y capacidad combativa del Ejército de Tierra que defendió Puerto Argentino.

La superioridad de las fuerzas inglesas, en medios y tecnología, fue clara muy especialmente en lo que se refiere a capacidad para el combate nocturno: equipos especiales para visión nocturna, tales como visores y miras de infrarrojos, sistemas láser de puntería, guiadores de misiles, etc.

– Los argentinos, aparte de no haber valorado la capacidad de reacción británica, carecían de unidades de élite y tuvieron que afrontar, con reclutas jóvenes y mal instruidos, a los soldados profesionales británicos.

No cabe duda de que la actuación del Ejército argentino en las Islas Malvinas ha constituido una sorpresa y que su moral no estaba a la altura de las circunstancias.

– Consecuencia del conflicto, es también, el hecho de que el Comandante en Jefe del Ejército, pretende revitalizarlo, dotándolo de los medios necesarios y acrecentando su moral y el nivel de adiestramiento.